

புதன்கிழமை, 1974 மார்ச் 27

சென்னை, செயின்ட் ஜார்ஜ் கோட்டையிலுள்ள மேலவை மண்டபத்தில் பிற்பகல் 4 மணி அளவில் மாண்புமிகு மேலவைத்தலைவர் (திரு. சி. பி. சிற்றரசு) அவர்கள் தலைமையில் அவை கூடியது.

1. வினாக்கள்—விடைகள்

2. குக்குறியிட்ட வினாக்கள்

Students' Union in Colleges

* 221 Q.—THIRU Y. VENKATESWARA DIKSHIDAR (on behalf of THIRU G. SWAMINATHAN): Will the Hon. the Minister for Education be pleased to state—

(a) the purpose for which the Students' Union in colleges is being organised;

(b) whether it is a fact a number of colleges were affected this year following clashes among students as a sequel to the elections to the Students' Union; and

(c) the proposals with the Government to improve their functioning and to avert such clashes in future?

கல்லூரிகளிலுள்ள மாணவர் சங்கங்கள்

திரு. ஓய். வெங்கடேஸ்வர தீக்ஷிதர் (திரு. ஜி. சுவாமிநாதன் சார்பில்): மாண்புமிகு கல்வி அமைச்சர் அவர்கள் கீழ்க்கண்ட வினாக்களுக்குப் பதிலளிக்க வேண்டுகிறேன் :—

(அ) கல்லூரிகளிலுள்ள மாணவர் சங்கம் எந்த நோக்கத்துடன் செயல்பட்டு வருகிறது?

(இ) மாணவர் சங்கத் தேர்தல்களின் விளைவாக மாணவர்களிடையே மோதல்கள் ஏற்பட்ட காரணத்தால் பல கல்லூரிகள் பாதிக்கப்பட்டது உண்மையா?

(உ) மாணவர் சங்கங்களின் செயல்முறையைச் சீர்ப்படுத்தி எதிர்காலத்தில் அத்தகைய மோதல்கள் நிகழ்வதைத் தவிர்க்க அரசு மேற்கொண்டிருக்கிற திட்டங்கள் யாவை?

[1974 மார்ச் 27]

மாண்புமிகு டாக்டர் இரா. நெடுஞ்செழியன்: (அ) பாடப் பயிற்சி தவிர, மற்ற பொதுப் பயிற்சிகளுக்கு வாய்ப்பு அளிக்கக் கல்லூரிகளில் மன்றங்கள் அமைக்கப்படுகின்றன.

(இ) சிற்சில கல்லூரிகளில் மாணவர்களிடே மோதல்கள் ஏற்பட்டது உண்மையே.

(உ) மாணவர்கள் பொறுப்புணர்வுடன் செயலாற்றி, இது போன்ற சச்சரவுகள் ஏற்படுவதைத் தவிர்ப்பார்களென்றும், அதற்குச் சாதகமான சூழ்நிலையைக் கல்லூரி நிர்வாகிகளும், ஆசிரியர்களும் பெற்றோர்களும், உருவாக்க உதவுவார்களென்றும், அரசு நம்புகிறது.

திரு. எஸ். ஜெயராம ரெட்டியார்: தலைவரவர்களே, கல்லூரிகளில் மாணவர்கள் பூனியன் என்று ஒன்று ஏற்படுத்த ஏதாவது அவசியம் இருக்கிறதா என்று அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு டாக்டர் இரா. நெடுஞ்செழியன்: தலைவரவர்களே, கல்லூரிப் பாடங்களைத் தவிர பிற பொதுத் தன்மைகளிலும் மாணவர்கள் ஈடுபாடு கொள்ள வேண்டும், பயிற்சி பெற வேண்டும் என்பதற்காகத் தான் இப்படிப்பட்ட கல்லூரிப் பேரவைகளும், பாடங்களுக்கு ஏற்ற தனி மன்றங்களும் அமைக்கப்படுகின்றன. இந்த அவைகளை, மன்றங்களை அமைப்பதில் பல்வேறு வகைகள் வைக்கப்பட்டிருக்கின்றன. நேரடித் தேர்வு, மறைமுகத் தேர்வு என்றும் இன்னும் சில கல்லூரிகளில் வகுப்புக்கு வகுப்பு தேர்வு நடைபெற்று, இப்படித் தேர்ந்தெடுக்கப்பட்டவர்கள் எல்லோரும் சேர்ந்து பேரவையை அமைக்கின்றார்கள். இப்படி நடத்தப்படும் இடங்களில் சங்கடங்கள் வருவதில்லை. கல்லூரியில் இருக்கின்ற அவ்வளவு மாணவர்களும் சேர்ந்து 2 பேரைத் தேர்ந்தெடுக்க வேண்டுமென்றால், அதில் அரசியல் மாச்சரியங்கள் ஏற்படுகின்றன. வெளியே மற்ற தேர்தல்களில் நடைபெறுவதுபோன்று, இந்தக் கல்லூரி மன்றங்கள் தேர்விலும் பெரும் செலவு செய்யப்படுகிறது. அதன் காரணமாக சில பல கல்லூரிகளில் இப்படிப்பட்ட சங்கடங்கள் ஏற்படுகின்றன. சில கல்லூரிகளில் மன்றங்கள் வேண்டாம் என்று வைத்தாலும், மாணவர்கள் அதைப் பெறுவதற்கு வேலை நிறுத்தங்கள் செய்து பெற்று விடுகின்றார்கள். ஆகவே ஆசிரியர்கள், மாணவர்கள், பெற்றோர்கள் அவ்வளவு பேரும் ஈடுபட்டு, அந்த அடிப்படையில் சமரச முடிவைக் காணவேண்டியிருக்கின்றோம்.

THIRU G. VASANTHA PAI: Sir, will the Government do something to prevent politics getting into these Students' Unions because very often these elections are fought at the party level?

1974 மார்ச் 27]

மாண்புமிகு டாக்டர் இரா. நெடுஞ்செழியன் : தலைவரவர்களே, எல்லா அரசியல் கட்சித் தலைவர்களும், மற்றவர்களும் எடுத்துச் சொன்னாலும்; கூட, அது நடைமுறைப்படுவதில்லை. ஆங்காங்கு இருக்கின்ற மாணவர்களில் சிலர் கட்சி ரீதியாகப் பிரிந்து விடுகிறார்கள். அப்படிப் பிரிந்துவிடுவதால் போட்டா போட்டிகள் ஏற்படுகின்றன. கட்சி ரீதியில் பிரியக் கூடாது என்பதுதான் பொதுவாக எல்லோருக்கும் இருக்கின்ற கருத்து.

THIRU G. VASANTHA PAI: Sir, may I bring to the notice of the Hon. Minister that there is a strong feeling that political parties are also subsidising those elections?

மாண்புமிகு டாக்டர் இரா. நெடுஞ்செழியன் : தலைவரவர்களே, அப்படியும் சொல்லப்படுகின்றது. அதை எப்படித் தவிர்ப்பது என்பதுதான் தெரியவில்லை.

திரு. கே. எஸ். அப்துல் வகாப் : தலைவரவர்களே, யூனியன் இல்லாத கல்லூரிகள் எவ்வளவு இருக்கும் என்று அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு டாக்டர் இரா. நெடுஞ்செழியன் : தலைவரவர்களே, ஒரு சில இருக்கக்கூடும். அவற்றின் புள்ளிவிவரங்கள் என்னிடம் இல்லை.

திரு. எல். பலராமன் : தலைவரவர்களே, கல்லூரிப் பேரவைகள் ஜனநாயக முறையில் ஏற்படவேண்டும் என்பது அரசின் நோக்கமாக இருந்தாலும், அந்த முறையில் மாணவர்கள் தலைவராகத் தேர்ந்தெடுக்கப்பட சந்தர்ப்பம் இல்லாமல், கல்லூரி முதல்வரே நியமிக்கின்ற நிலைமை இருப்பது அரசிற்குத் தெரியுமா? அதைத் தவிர்க்க அரசு நடவடிக்கை எடுத்திருக்கிறதா?

மாண்புமிகு டாக்டர் இரா. நெடுஞ்செழியன் : தலைவரவர்களே, சில இடங்களிலே முதல்வர்களே நியமிக்கலாம் என்ற அளவுக்கு இருந்தாலும், அதை மாணவர்கள் எதிர்க்கின்றார்கள். அப்படித்தான் பாளையங்கோட்டை புனித சேவியர் கல்லூரியில் நடைபெற்றது. மாணவர்களே தேர்ந்தெடுக்கவேண்டும் என்ற கிளர்ச்சியின் அடிப்படையில் சில நாட்கள் வேலைநிறுத்தம் ஏற்பட்டு, முடிவில் மாணவர்களின் கோரிக்கையை ஏற்றுக்கொள்ள வேண்டியந்தது. போட்டிகள் ஏற்படும் நிலையில், இரண்டு கட்சிகளாகப் பிரிந்து மாச்சரியமும், கலவரமும் ஏற்படுகின்றன. ஆகவே கூடுமான வரையில் கலவரம் ஏற்படாமலிருக்க, இன்டைர்க்டு எலெக்ஷன் என்ற வகையில், வகுப்புக்கு வகுப்பு தேர்வு நடைபெற்று, இவர்கள் சேர்ந்து பிரதிநிதிகளை தேர்ந்தெடுக்கின்ற இடங்களில் அதிகமான மாச்சரியங்கள் இல்லாமல் இருக்கின்றது. ஆகவே அந்த முறையைக் கையாளுவது நல்லது என்ற யோசனையே ஆங்காங்கு கூறப்பட்டிருக்கிறது.

[1974 மார்ச் 27]

திரு. ஓய். வெங்கடேஸ்வர தீக்ஷிதர் : தலைவரவர்களே, மாணவர்கள் யூனியன் தேர்தலில் எந்த முறையைக் கையாண்டாலும், சச்சரவுகள் இருந்துகொண்டிருக்கின்றன. சச்சரவுகள் ஏற்படாமலிருக்க ஒரு நல்ல முறையைத் தேர்ந்தெடுக்க அரசாங்கம் முன்வருமா என்று அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு டாக்டர் இரா. நெடுஞ்செழியன் : தலைவரவர்களே, இந்த மன்றங்களுக்குத் தேர்தல் முறை இல்லாமல், நியமிக்கலாம் என்றாலும், தகராறு வருகிறது. மன்றங்களே தேவையில்லை என்று வைத்தாலும், தகராறு வருகிறது. தேர்வு நடத்தலாம் என்றாலும், தகராறு வருகிறது. எல்லாக் கல்லூரிகளிலும் இப்படித் தகராறு ஏற்படுகிறது என்று குறிப்பிட முடியாது. 178 கல்லூரிகள் இருக்கின்றன. இவற்றில் மிகச் சில கல்லூரிகளிலே தான் மாச்சரியங்கள் வருகின்றன.

திரு. எல். பலராமன் : தலைவரவர்களே, ஆண்கள் கல்லூரிகளில் மட்டும் தான் சச்சரவுகள் ஏற்பட்டிருக்கின்றனவா? அல்லது பெண்கள் கல்லூரிகளிலும் ஏற்பட்டிருக்கின்றனவா?

மாண்புமிகு டாக்டர் இரா. நெடுஞ்செழியன் : தலைவரவர்களே, பெண்கள் கல்லூரிகளைப் பொறுத்த வரையிலே, இதுவரையில் சச்சரவுகள் ஏற்படவில்லை.

திரு. செ. முத்துசாமி : தலைவரவர்களே, கல்லூரி யூனியன் தேர்தலைப் பொறுத்த வரையில், அரசியல் கட்சிகள் தலையிடு ஏற்படுவதால், சச்சரவுகள், சங்கடங்கள் வருகின்றன. அவ்வாறு அரசியல் கட்சிகளின் தலையிடு இல்லாமல் நடைபெற அரசு ஏற்பாடு செய்யுமா என்று அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு டாக்டர் இரா. நெடுஞ்செழியன் : தலைவரவர்களே, இது உணர்வு பூர்வமாக கடைப்பிடிக்கப்பட வேண்டிய ஒன்று. சட்ட திட்டத்தால் கொண்டுவர முடியாது. இதில் எல்லா அரசியல் கட்சிகளும் ஒத்துழைக்க வேண்டும். சில இடங்களில் அரசியல் மாச்சரியங்கள் இருந்தாலும், வேறு சில இடங்களில் சாதிகளின் அடிப்படை அமைந்துவிடுகின்றது. இன்னும் சில இடங்களில் மாவட்ட வாரி என்ற அடிப்படையில் மாவட்ட வாரியாகப் பிரிந்து, தென் மாவட்டம், வட மாவட்டம் என்று பிரிந்து, சங்கடங்கள் ஏற்படுகின்றன. சில இடங்களில் ஆசிரியரைப் பொறுத்து, இரண்டு செட்டாகப் பிரிந்து மாணவர்களிடையே குழப்பங்கள் ஏற்படுகின்றன. ஆகவே ஆங்காங்கு ஏற்படுகின்ற குழப்பங்களை ஆர அமரத் தீர்த்து, அதன் மூலம் சீரான நிலையை ஏற்படுத்த வேண்டும். சில இடங்களில் மாணவர்களின் பேச்சுத் திறமை, செயலாற்றும் திறமை இவற்றைப் பொறுத்து, அவர்களுக்கு

1974 மார்ச் 27]

வாக்களிக்க வேண்டும் என்ற உணர்வு இருக்கின்றது. எல்லாக் கல்லூரிகளிலும் அமைதியான முறையைக் கடைப்பிடிக்க வேண்டுமென்று வற்புறுத்தப்படுகிறது என்றாலும், சில இடங்களில் சச்சரவுகள் ஏற்பட்டுவிடுகின்றன.

திரு. எம். ஆறுமுகசாமி: தலைவரவர்களே, பெரும்பான்மையான மோதல்கள் எதன் காரணமாக நிகழ்ச்சிகின்றன என்று அமைச்சர் அவர்கள் கூறுவார்களா?

மாண்புமிகு டாக்டர் இரா. நெடுஞ்செழியன்: தலைவரவர்களே, பத்திரிகைகளிலே வருகின்ற செய்திகளைப் பார்க்கின்றபோது, பெரும்பான்மையான மோதல்கள் கட்சி மாச்சரியங்கள் காரணமாகத் தான் ஏற்படுகின்றன என்று கொள்ள வேண்டும்.

Selection Grade Scales of pay.

* 222 Q.—THIRU S. MUTHUSWAMY (on behalf of T. S. G. SWAMINATHAN): Will the Hon. the Minister for Education be pleased to state—

(a) whether it is a fact that some graduate teachers, who have served for more than 20 years, have not received any benefit in their pay under the pay scales for Selection Grade fixed as per the latest order of the Government; and

(b) if so, the action proposed to be taken by the Government?

தேர்வுத்தர சம்பள விதங்கள்

திரு. செ. முத்துசாமி (திரு. ஜி. சுவாமிநாதன் சார்பில்): மாண்புமிகு கல்வி அமைச்சர் அவர்கள் கீழ்க்கண்ட வினாக்களுக்குப் பதிலளிக்க வேண்டுகிறேன்:

(அ) இருபது ஆண்டுகளுக்கும் மேலாகப் பணியாற்றியுள்ள பட்டதாரி ஆசிரியர்கள் சிலர் அரசு அண்மையில் பிறப்பித்த ஆணையொட்டி தேர்வுத்தர ஆசிரியர்களுக்காக முடிவு செய்த சம்பள விதங்களின் கீழ் தங்கள் சம்பள விதத்தில் பயன் எதையும் பெறவில்லை என்பது உண்மையா?

(இ) ஆமெனில், அரசு மேற்கொள்ளக் கருதியுள்ள நடவடிக்கை யாது?

[1974 மார்ச் 27]

மாண்புமிகு டாக்டர் இரா. நெடுஞ்செழியன் : (அ) ஆம்.

(இ) இரண்டாவது ஊதியக் குழுவின் பரிந்துரைகளின் அடிப்படையில், பட்டதாரி ஆசிரியர்கள் ஊதிய விகிதமும், தேர்வு நிலைப் பட்டதாரி ஆசிரியர்கள் ஊதிய விகிதமும் நிர்ணயிக்கப்பட்டுள்ளன. இவ்விகிதங்களை மாற்றும் கருத்துருவேதும் இப்போது இல்லை.

ஒரு மட்டத்தில் இரண்டு ஊதிய விகிதங்களும் ஏறக்குறைய சமமாக இருப்பதால், நீண்டகாலம் சேவை செய்த பட்டதாரி ஆசிரியர்களில் சிலருக்கு தேர்வு நிலையில் பயன் இல்லாமல் போய்விடுகிறது. இதைத் தவிர்க்க அவர்களது ஊதியத்தை எப்படி நிர்ணயிப்பது என்பது ஆராயப்படும்.

திரு. செ. முத்துசாமி : தலைவரவர்களே, பட்டதாரி ஆசிரியர்களைப் பொறுத்த வரையில், 275 ரூபாய் சம்பள விகிதம் இருந்தபோது, செலக்ஷன் கிரேடுக்கு 400 ரூபாய் என்று நிர்ணயிக்கப்பட்டிருந்தது. இரண்டாவது சம்பளக் குழுவின் சிபார்சைப் பரிசீலித்த தனி நபர் குழு சிபார்சின்படி, அடிப்படைச் சம்பளம் 300 ரூபாயாக உயர்த்தப்பட்டது. ஆனால் செலக்ஷன் கிரேடு சம்பளம் மட்டும் மாற்றப்படாமல் விடப்பட்டுவிட்டது. செலக்ஷன் கிரேடு அடிப்படைச் சம்பளத்தை, பட்டதாரி ஆசிரியர்களின் அடிப்படைச் சம்பளத்தை மாற்றியதற்கு ஏற்ப, மாற்ற அரசாங்கம் முன்வருமா என்று அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு டாக்டர் இரா. நெடுஞ்செழியன் : தலைவரவர்களே, அதைத் தான் நான் குறிப்பிட்டேன். ஒரு மட்டத்தில் இரண்டு ஊதிய விகிதங்களும் ஏறக்குறைய சமமாக இருப்பதால், நீண்டகாலம் சேவை செய்த பட்டதாரி ஆசிரியர்களில் சிலருக்கு தேர்வு நிலையில் பயனில்லாமல் போய்விடுகிறது. இதைத் தவிர்க்க அவர்களது ஊதியத்தை எப்படி நிர்ணயிப்பது என்பதுபற்றி அரசு யோசித்துக்கொண்டிருக்கிறது. அதுபற்றி முடிவெடுக்கும்.

(பிற்பகல் 4-10)

திரு. செ. முத்துசாமி : மாண்புமிகு தலைவரவர்களே, மற்ற துறைகளிலே இந்த மாதிரிப் பதவி உயர்வு கொடுக்கும்போது எப்.ஆர். 22 (1) (பி) என்ற விதிப்படி இரண்டு 'நோஷனல் இன்கிரிமென்ட்' கொடுக்கப்படுகிறது. ஏற்கெனவே வாங்கிய சம்பள விகிதத்தில் ஒரு இன்கிரிமென்டும், புதிதாகச் சேரும் பதவிக்கான சம்பள விகிதத்தில் ஒரு இன்கிரிமென்டுமாக இரண்டு ஊதிய உயர்வுகள் தரப்படுகின்றன. இதே சலுகையை 'செலக்ஷன் கிரேடு'க்கு வருகிற ஆசிரியர்களுக்கும் அளிக்க அரசு முன்வருமாவென்று அறிய விரும்புகிறேன்.

1974 மார்ச் 27]

மாண்புமிகு டாக்டர் இரா. நெடுஞ்செழியன் : தலைவரவர்களே, அதுபற்றிய குறிப்புகள் என்னிடம் இல்லை. அதுபற்றித் தனியாகத்தான் ஆராய வேண்டும்.

Construction of a girls Wing for Chromepet Government (Board) High School.

* 222 Q.—THIRU KATTOR GOPAL (on behalf of THIRU K. ARIVAZHAGAN): Will the Hon. the Minister for Education be pleased to state—

(a) whether any building grant for the construction of a Girls Wing for Chromepet Government (Board) High School, has been sanctioned; and

(b) if so, whether the work has been started?

குரோம்பேட்டை அரசு (கழக) உயர்நிலைப் பள்ளிக்கு பெண்கள் பிரிவு ஒன்று கட்டுதல்.

திரு. காட்டூர் கோபால் (திரு. க. அறிவழகன் சார்பில்) : மாண்புமிகு கல்வி அமைச்சர் அவர்கள் கீழ்க்கண்ட வினாக்களுக்குப் பதிலளிக்க வேண்டுகிறேன் :

(அ) குரோம்பேட்டை அரசு (கழக) உயர்நிலைப் பள்ளிக்கு, பெண்கள் பிரிவு ஒன்று கட்டுவதற்காகக் கட்டிட மானியத்திற்கு அரசு அனுமதி வழங்கப்பட்டுள்ளதா?

(இ) ஆமெனில், கட்டிடம் கட்டும் பணி தொடங்கப்பட்டுள்ளதா?

மாண்புமிகு டாக்டர் இரா. நெடுஞ்செழியன் : (அ) இல்லை.

(இ) இக்கேள்விக்கு இடமில்லை.

Allowance given to Technically Qualified Typists.

* 224 Q.—THIRU KATTOOR GOPAL (on behalf of) THIRU K. ARIVAZHAGAN): Will the Hon. the Minister for Education be pleased to state whether the allowance of Rs. 25 given to technically qualified Typist in Government Schools is payable to Aided School Typist also having the same qualification?

[1974 மார்ச் 27]

தொழில் நுட்பத் தகுதி பெற்ற தட்டச்சர்களுக்கு வழங்கப்படும் படி

திரு. காட்டுர் கோபால் (திரு. க. அறிவழகன் சார்பில்): மாண்புமிகு கல்வி அமைச்சர் அவர்கள் கீழ்க்கண்ட வினாவிற்குப் பதிலளிக்க வேண்டுகிறேன் :

அரசுப் பள்ளிகளில் உள்ள தொழில் நுட்பத் தகுதி பெற்ற தட்டச்சர்களுக்கு வழங்கப்படும் படி ரூ. 25 மானிய உதவி பெறும் பள்ளியில் அதே தகுதியுள்ள தட்டச்சர்களுக்கும் வழங்கப்படுமா?

மாண்புமிகு டாக்டர் இரா. நெடுஞ்செழியன் : உதவி பெறும் உயர்நிலைப் பள்ளிகளில் தட்டச்சர் பதவிகள் இல்லை. எனவே அவர்களுக்கு படி கொடுக்கும் பிரச்சினை இல்லை.

Grade II—Tamil Pandits.

* 225 Q.—THIRU L. BALARAMAN (on behalf of THIRU V. ISVARMURTI) : Will the Hon. the Minister for Education be pleased to state :

(a) whether Government have ordered to 240 fully qualified Grade II Tamil Pandits the payment of Grade Tamil Pandits scale of pay as per G.O. Ms. No. 1484, Education, dated 28th August 1973; and

(b) if so, as on 7th December 1973, the number of persons to whom this concession has been extended?

இரண்டாம் நிலைத் தமிழாசிரியர்கள்

திரு. எஸ். பலராமன் (திரு. வ. ஈஸ்வரமூர்த்தி சார்பில்): மாண்புமிகு கல்வி அமைச்சர் அவர்கள் கீழ்க்கண்ட வினாக்களுக்குப் பதிலளிக்க வேண்டுகிறேன் :

(அ) அரசு ஆணை எம்.எஸ். எண் 1484, கல்வித் துறை, தேதி 28—8—1973-ன்படி, 240 முழுத்தகுதி பெற்ற இரண்டாம் நிலைத் தமிழாசிரியர்களுக்கு முதல்நிலை ஊதியம் வழங்க அரசு ஆணையிட்டுள்ளதா?

(இ) ஆமெனில், எவ்வளவு பேருக்கு, 7—12—1973 வரை இச்சலுகை வழங்கப்பட்டுள்ளது?

மாண்புமிகு டாக்டர் இரா. நெடுஞ்செழியன் : (அ) ஆம். அரசு ஆணை எண் 1484, கல்வித் துறை, தேதி 28—8—1973-ல் ஆணையிட்டுள்ளது.

(இ) எண்ணிக்கை பற்றிய விவரம் பள்ளிக் கல்வி இயக்குநரிடம் இருந்து எதிர்பார்க்கப்படுகிறது. மேலும் முதல்நிலை தகுதி பெற்றும் காலியிடம்

1974 மார்ச் 27]

இல்லாததினால் இரண்டாம் நிலை தமிழாசிரியர்களாகவே பணிபுரியும் இரண்டாம் நிலை தமிழாசிரியர்கள் அனைவரும் 1—1—1974 முதல் முதல்நிலை ஆசிரியர்களாக பதவி உயர்வு பெறுவர்.

திரு. செ. முத்துசாமி : மாண்புமிகு தலைவரவர்களே, இப்படிப்பட்ட இரண்டாம் நிலைத் தமிழாசிரியர்களாக இருக்கிறவர்களுக்கு முதல் நிலைத் தகுதி அளிக்க அரசு முன்வந்திருக்கிறது. எனவே தொடக்கப் பள்ளிகளில் முதல் நிலைத் தகுதி பெற்றும், இரண்டாம் நிலைப் பதவியில் இருக்கும் ஆசிரியர்களுக்கு முதல் நிலைத் தரும் வகையில் அரசு ஆணையிடுமாவென்று அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு டாக்டர் இரா. நெடுஞ்செழியன் : தலைவரவர்களே, இரண்டாம் நிலையிலிருந்து முதல் நிலைத் தகுதி பெற்று, இரண்டாம் நிலையிலேயே பணி புரிகிறவர்கள் முதல் நிலை ஆசிரியர்களாகக் கருதப்படுவார்களென்று உத்தரவு இடப்பட்டிருக்கிறது. இரண்டாம் நிலைத் தமிழாசிரியர்கள் முதல் நிலைத் தகுதி பெறாமல், 10 ஆண்டுகள் தொடர்ந்து பணியாற்றியிருந்தால், அவர்களும் முதல் நிலைத் தமிழாசிரியர்கள் பதவி பெறலாமென்று உத்தரவிடப்பட்டிருக்கிறது.

திரு. செ. முத்துசாமி : தலைவரவர்களே, அரசு இட்ட ஆணையிலே தொடக்கப் பள்ளியென்று குறிப்பிடாமலிருக்கிற காரணத்தால், தொடக்கப் பள்ளிக்கும் உண்டா என்று அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு டாக்டர் இரா. நெடுஞ்செழியன் : தலைவரவர்களே, தொடக்கப் பள்ளிகளில் இரண்டாம் நிலைத் தமிழாசிரியர்கள் பதவியில்லை என்று கருதுகிறேன். பதவிகள் இல்லாதபோது, இதுவும் இல்லையென்று கருதுகிறேன்.

திரு. செ. முத்துசாமி : தலைவரவர்களே, தொடக்கப் பள்ளிகளில்தான் நடுநிலைக் கல்வியும் வருகிறது. நடுநிலைப் பள்ளிகளிலே இரண்டாம் நிலைத் தமிழாசிரியர்கள் பணியாற்றுகிறார்கள். எனவே அவர்களுக்கும் இந்த உத்தரவு விஸ்தரிக்கப்படுமாவென்று அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு டாக்டர் இரா. நெடுஞ்செழியன் : தலைவரவர்களே, இரண்டாம் நிலைத் தமிழாசிரியர்கள் பதவி என்று இருந்து, அந்தப் பதவியில் இப்படிப்பட்ட சூழ்நிலைகள் இருந்தால், அவர்களுக்கு இது பொருந்தும். செகண்டரி கிரேடு ஆசிரியர்களாக இருப்பவர்களில் சில பேர், முதல் நிலைத் தமிழாசிரியர் படிப்பு படித்திருக்கிறார்கள். செகண்டரி கிரேடு ஆசிரியர்கள் பி.ஏ., பி.டி. படித்திருப்பது போல, தமிழாசிரியர் படிப்பும் படித்திருக்கிறார்கள். இப்படிப்பட்டவர்களுக்கு வராது. இரண்டாம் நிலைத் தமிழாசிரியர்களாக இருந்தால், இந்த விதி அடங்கும்.

1974 மார்ச் 27]

மாண்புமிகு மேலவைத் தலைவர் : வினாக்கள் 226, 227, 228 ஒத்திவைக்கப்பட்டு கின்றன.

Assignment of Forest Poramboke Lands

* 229 Q.—THIRU S. T. ADIYAN (on behalf of THAVA-THIRU KUNDRAKKUDI ADIGALAR): Will the Hon. the Minister for Electricity be pleased to state—

(a) whether any representation has been made to the Government requesting the assignment of forest poramboke lands to the Harijans in Kandannur village, Ramanathapuram district for cultivation; and

(b) if so, the action taken by the Government thereon?

காடு புறம்போக்கு நிலத்தை ஒப்படைப்பு செய்தல்

திரு. எஸ். டி. ஆதித்தன் (தவத்திரு குன்றக்குடி அடிகளார் சார்பில்): மாண்புமிகு மின்சாரத் துறை அமைச்சர் அவர்கள் கீழ்க்கண்ட வினாக்களுக்குப் பதிலளிக்க வேண்டுகிறேன் :

(அ) இராமநாதபுரம் மாவட்டம், கண்டனூர் கிராம அரிசனங்களுக்கு காடு புறம்போக்கு நிலத்தை, விவசாயம் செய்ய ஒப்படைப்பு செய்வதற்கு அரசுக்கு ஏதாவது கோரிக்கை வந்துள்ளதா?

(இ) ஆமெனில், அரசு அதன் மேல் எடுத்த நடவடிக்கை என்ன?

மாண்புமிகு திரு. ஓ. பி. இராமன் : தலைவரவர்களே, (அ) ஆம்.

(இ) முடிவு எடுக்கப்படவில்லை.

Workers of the Salem-Erode Electricity Distribution Company.

* 230 Q.—THIRU L. BALARAMAN (on behalf of THIRU G. SWAMINATHAN): Will the Hon. the Minister for Electricity be pleased to state :

(a) whether it is a fact that the striking electricity workers of the Salem-Erode Electricity Distribution Company resorted to sabotage during August, 1973; and

(b) if so, the action taken thereon?

1974 மார்ச் 27]

சேலம்-ஈரோடு மின் பங்கிட்டு நிறுவன ஊழியர்கள்

திரு. எல். பலராமன் (திரு. ஜி. சுவாமிநாதன் சார்பில்): மாண்புமிகு மின்சாரத் துறை அமைச்சர் அவர்கள் கீழ்க்கண்ட வினாக்களுக்குப் பதிலளிக்க வேண்டுகிறேன் :

(அ) வேலை நிறுத்தம் செய்த சேலம்-ஈரோடு மின் வழங்கு நிறுவன ஊழியர்கள் 1973-ஆம் ஆண்டு, ஆகஸ்டு திங்களில் நாச வேலையில் ஈடுபட்டனர் என்பது உண்மையா?

(இ) ஆமெனில், அதன் மீது எடுக்கப்பட்ட நடவடிக்கை யாது?

மாண்புமிகு திரு. ஓ. பி. இராமன்: தலைவரவர்களே, (அ) 16-8-73-வருந்து 4-9-73 வரை சேலம்-ஈரோடு மின் பங்கிட்டு நிறுவன ஊழியர்கள் வேலை நிறுத்தம் செய்தபோது பல சேதங்கள் ஏற்பட்டன.

(இ) பின்னால் நிர்வாகத்தினருக்கும், தொழிலாளர்களுக்கும் இடையே சுமுகமான சூழ்நிலை ஏற்பட்டுவிட்ட காரணத்தால், மாவட்ட ஆட்சித் தலைவருடைய ஆலோசனைப்படி வழக்கு திரும்பப் பெறப்பட்டது.

திரு. எல். பலராமன்: தலைவரவர்களே, இதனால் எவ்வளவு பொருள்கள் சேதமடைந்தன; அந்தச் சேதத்தை விளைவித்த தொழிலாளர்கள் மீது என்ன நடவடிக்கை எடுத்திருக்கிறார்களென்பதை அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. ஓ. பி. இராமன்: தலைவரவர்களே, தொழிலாளர்களும், நிர்வாகத்தினரும் பேசி இடையிலே ஒரு சுமுகமான சூழ்நிலை ஏற்பட்டுவிட்டதால், ஏற்கெனவே சொன்னதுபோல, மாவட்ட ஆட்சித் தலைவர் ஆலோசனைப்படி வழக்கு திரும்பப் பெறப்பட்டது. ஆனால் கிளர்ச்சி நடந்த நேரத்தில், விவசாயிகளின் நீர் விசை ஏற்றங்களுக்கு மின் இடர்பாடு ஏற்பட்டது. சில இடங்களில் கம்பிகள் அறுக்கப்பட்டன.

மாண்புமிகு மேலவைத் தலைவர்: வினாக்கள்—விடைகள் முடிவுற்றன.

[குறிப்பு.—ஓர் உரையின் தொடக்கத்தில் இடப்பட்டிருக்கும் உடுக்குறி (*) அவ்வுரை உறுப்பினரால் சரிபார்க்கப்பட்டது என்பதைக் குறிக்கும்.]

[1974 மார்ச் 27]

2. அரசின் சட்ட முன்வடிவு.

தமிழ் நாடு, 1974-ஆம் ஆண்டு, மோட்டார் வண்டிகள் வரி விதிப்புச் சட்ட முன்வடிவு (சட்டப் பேரவை சட்ட முன்வடிவு எண் 10/1974)

மாண்புமிகு திரு. ச. இராமச்சந்திரன் : மாண்புமிகு தலைவரவர்களே,

“சட்டப் பேரவையால் நிறைவேற்றப்பட்ட தமிழ் நாடு, 1974-ஆம் ஆண்டு, மோட்டார் வண்டிகள் வரி விதிப்புச் சட்ட முன்வடிவு @ (சட்டப் பேரவை சட்ட முன்வடிவு எண் 10/1974) பரிந்துரை செய்வதற்காக ஆய்விற்கு எடுத்துக்கொள்ளப்பட வேண்டும்” என்று முன்மொழிகிறேன்.

மாண்புமிகு மேலவைத் தலைவர் : முன்மொழியப்பட்ட தீர்மானம் :

“சட்டப் பேரவையால் நிறைவேற்றப்பட்ட தமிழ் நாடு, 1974-ஆம் ஆண்டு, மோட்டார் வண்டிகள் வரி விதிப்புச் சட்ட முன்வடிவு (சட்டப் பேரவை சட்ட முன்வடிவு எண் 10/1974) பரிந்துரை செய்வதற்காக ஆய்விற்கு எடுத்துக் கொள்ளப்பட வேண்டும்”.

திரு. கே. ராஜாராம் : தலைவரவர்களே, என் பெயரிலே இருக்கும் பின்கண்ட திருத்தத்தை நான் பிசேரேடுக்கிறேன் :

“That the Tamil Nadu Motor Vehicles Taxation Bill, 1974 (L.A. Bill No. 10 of 1974), as passed by the Assembly, be referred to a Select Committee consisting of the following Members with instructions to present its report within a week.”

(Names and number of Members will be announced later.)

THIRU L. BALARAMAN : I second it.

மாண்புமிகு திரு. ச. இராமச்சந்திரன் : தலைவரவர்களே, இந்தச் சட்ட முன்வடிவானது மோட்டார் வாகனங்களுக்கு ஏற்கெனவே இரண்டு அடிப்படையில் விதிக்கப்பட்ட வரி விதித்ததை ஒரே அடிப்படையில் மாற்றுவதற்கு வழி வகை செய்யக்கூடிய ஒன்றாகும். மோட்டார் வாகன வரி என்றும், பயணிகள் மீதும், ஏற்றிச் செல்கிற சாமான்கள் மீதும் விதிக்கப்படுகிற வரி என்றும் இரண்டு அடிப்படையில் இதுவரை மோட்டார் வாகனங்களுக்கு வரி விதிக்கப்பட்டு வந்தது. ஆனால் ஒரே அடிப்படையில் வரி விதித்தால் போதுமென்ற கொள்கையின் அடிப்படையில், இந்தச் சட்டம் அந்த இரண்டு சட்டங்களுக்குப் பதிலாக இன்றைய தினம் கொண்டுவரப்பட்டிருக்கிறது. அதோடு மட்டுமல்ல,

@ 168-186 ஆம் பக்கங்களில் இணைப்பாக அச்சிடப்பட்டுள்ளது.

1974 மார்ச் 27]

[திரு. ச. இராமச்சந்திரன்]

1972-ஆம் ஆண்டு, டிசம்பர் மாதத்தில் தென் மாநிலங்களைச் சேர்ந்த போக்குவரத்து அமைச்சர்கள் மாநாட்டில் இதுபற்றி விரிவாகப் பேசப்பட்டது. பொதுவாக சென்னை மாநகரம் என்று பார்க்கிற போது, சென்னை மாநகரத் தோடு இணைந்திருக்கிற நிலப் பகுதியான தென் மாநிலங்கள் முழுவதும் ஒரு 'எகனமிக் யூனிட்' என்று சொல்லுவதுபோல், ஒரு பொருளாதார அமைப்பாக இயங்குகிறது. இந்தப் பொருளாதார அமைப்புக்குப் போக்குவரவு வசதி மிக இன்றியமையாத வசதியாக இருக்கிறது. சாமான்களை ஏற்றிச் செல்வதாக இருந்தாலும் சரி, பிரயாணிகள் போய் வருவதாக இருந்தாலும் சரி, ஒரே அடிப்படையில் வரி விதிப்புக் கொள்கையானாலும், கட்டணங்களானாலும், போக்குவரத்து ஒழுங்கு முறைகளானாலும் ஒரே அடிப்படையிலே அமைவது என்ற கருத்து, ஆந்திரம், கேரளம், கர்நாடகம், தமிழ் நாடு ஆகிய மாநிலங்களின் போக்குவரத்து அமைச்சர்கள் மாநாட்டில் ஏற்றுக்கொள்ளப்பட்டு, இதே போல ஒவ்வொரு மாநிலத்திலேயும் ஒரே வகையான சட்டத்தை இயற்றுவதென்ற தீர்மானம் மேற்கொள்ளப்பட்டது. ஆந்திராவைப் பொறுத்த வரையில், இத்தகைய ஒரு சட்டத்தை நிறைவேற்றி, அமுலுக்குக் கொண்டுவந்திருக்கிறார்கள். தமிழ் நாடு இரண்டாவதாக, அந்த அடிப்படையில் இந்தச் சட்டத்தை இன்றைய தினம் இந்த மன்றத்தினுடைய ஆலோசனைக்குக் கொண்டுவந்திருக்கிறது. இந்த அடிப்படையிலே பார்க்கிறபோது, இது ஒரு சீர்திருத்த நடவடிக்கை என்பதும், இன்றையப் பொருளாதார நிலைமைகளுக்கு ஏற்ப போக்குவரத்து வசதிகளைச் சீர்படுத்துவதற்குத் தேவையான நடவடிக்கை என்பதையும் மான்புமிகு உறுப்பினர்கள் கவனத்தில் கொள்வார்களென்று கருதுகிறேன். இந்தச் சட்டத்தில் இரண்டு, மூன்று முக்கியமான கருத்துக்கள் அடங்கியிருக்கின்றன. வரி விகிதங்களைப் பொறுத்த வரையில், பயணிகள் பேருந்துகளைத் தவிர, மற்ற வாகனங்களுக்கு எந்தவித வரி உயர்வும் இல்லை. பயணிகள் பேருந்துகளுக்கு வரி விகிதம் உயர்த்தப்பட்டிருக்கிறது. அடுத்து, ஏற்கெனவே பயணிகள் பேருந்துகளுக்கு, நின்று பயணம் செய்யும் பயணிகளுக்கு ஒரு வரி விகிதமென்றும் உட்கார்ந்து செல்பவர்களுக்கு ஒரு வரி விகிதம் என்றும் நிர்ணயம் செய்யப்பட்டிருந்தது. இப்போது நின்று பயணம் செய்வோருக்கும் உட்கார்ந்து பயணம் செய்வோருக்கும் விதிக்கப்படும் வரியிலுள்ள வேறுபாடு தவிர்க்கப்பட்டிருக்கிறது. ஏற்கெனவே பயணிப் பேருந்துகளுக்கு வரி விதிக்கிறபோது, தூரத்தின் அடிப்படையில் வரி விதிக்கப்பட்டிருக்கிறது. ஒரு நாளிக்கு அதிக தூரம் ஓடினால், கூடுதலான வரி விதிக்க வேண்டுமென்ற அடிப்படையில் அந்த வரி விகிதக் கொள்கை இருந்தது. அது இன்றைக்கு மாற்றப்பட்டு, இன்றைக்கு இருக்கிற நிலைமையை உத்தேசித்து எவ்வளவுக்கெவ்வளவு பேருந்துகள் அதிகமாக ஓடுகிறதோ அவ்வளவுக்கவ்வளவு அது மக்களுக்கு நன்மை பயக்குமென்ற அடிப்படையில்

[திரு. ச. இராமச்சந்திரன்]

[1974 மார்ச் 27]

தூரத்தின் அடிப்படையில் வரி விதிப்பதை ரத்து செய்து, இன்றைய தினம் வேறு வகையில் மாற்றியமைக்கப்பட்டிருக்கிறது. மாநகரங்களில் ஓடும் பேருந்துகள், நகரங்களில் ஓடும் பேருந்துகள், மாவட்டங்களில் ஓடும் பேருந்துகள், விரைவு வழித் தடங்கள் என்று நான்கு வகையாகப் பேருந்துகள் பிரிக்கப்பட்டிருக்கின்றன. வசூல் அடிப்படையில் பார்த்தால், மாநகரங்களில் ஓடும் பேருந்துகள் நாள் முழுவதும் ஓடினாலும், குறைவாக ஓடவேண்டியிருக்கும். அடுத்தபடியாக நகரங்களில் ஓடும் பேருந்துகள்; அடுத்தபடியாக “டிஸ்டிரிக்ட் ரூட்ஸ்” மாவட்டங்களில் ஓடும் பேருந்துகள். நல்ல வசூலைத் தந்துகொண்டிருப்பது நீண்ட தூர வழித் தடங்கள். ஆக

[பிற்பகல் 4-20]

நான்கு வகையிலேயும் நாம் சீரமைப்பு செய்து தூரங்கள் என்ற அந்தக் கணக்கினை மாற்றி, அவைகள் எந்த வகையில் பயணங்களை மேற்கொள்ளுகின்றன என்ற நிலையில் வரிவிதிப்பு ஏற்பாடு செய்யப்பட்டிருக்கிறது. அதோடு மட்டுமல்லாமல் லாரி போக்குவரத்தைப் பொறுத்த வரையில், ஏற்கெனவே 19 வகையாக அந்த லாரிகளைப் பிரித்து வரி போடுகிறார்கள். அத்தனை வகை வாகனங்கள் இப்பொழுது உற்பத்தி செய்யப்படுவதில்லை. தொழில் நிறுவனங்களோடு கலந்து பேசி, எத்தனை வகையான வண்டிகள் உற்பத்தி செய்யப்படுகின்றன என்று பார்த்து, ஏழு வகையாக அவற்றை மாற்றினால் போதும் என்ற அடிப்படையில் 19 வகைக்குப் பதிலாக 7 இனங்களாக அவை குறைக்கப்பட்டு, இன்றைக்கு இருக்கின்ற தத்ருபமான நிலைமைக்குக் கொண்டுவரப்பட்டிருக்கின்றன. இவைகள்தான் அவற்றிலே இருக்கின்ற மிக முக்கியமான பகுதிகள் ஆகும். மாண்புமிகு உறுப்பினர்கள் இந்தச் சட்ட முன்வடிவை வரவேற்று ஆதரவினைத் தந்து நிறைவேற்றித்தான் வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

THIRU A. R. DAMODARAN : Hon. Chairman, Sir, when it was announced in the Budget documents that a Bill was proposed to rationalise the collection of taxes on motor vehicles, many of us were hoping that this would be a measure of rationalisation without tears and that the incidence of taxation would not be heavy on any particular sector of the transport industry. However, Sir, as the Hon. Minister has explained while introducing this Bill, it is indeed very welcome that the collection of taxes both in the form of motor vehicles and in the collection of the surcharge on passenger and goods traffic has been rationalised and in so doing the number of categories has been reduced and as far as this aspect is concerned, I certainly welcome this Bill.

1974 மார்ச் 27]

[Thiru A. R. Damodaran]

But, I may be allowed to point out that in rationalising the schedule of taxes, a very heavy burden has been cast on passenger vehicles, vehicles used for the carriage of passengers, and the incidence of taxation is expected to increase by more than 40 per cent. However, before I refer to this incidence, Sir, and the consequential rise in fares that is likely to ensue as a result of this rationalisation, may I be permitted to dwell for a few minutes on the original features of the Act of 1931 and the subsequent amendments which have taken place to this Act from that date?

Sir, in explaining the objects for which the Motor Vehicles Taxation Act of 1931 was brought in at that time, in the Statement of Objects and Reasons, it was stated that that was done purely to eliminate the annoyance that was being caused to the road-using public because of the collection of tolls and the levy of licence fees by municipalities, local boards and district boards at that time and it was intended to provincialise the collection of taxes. In 1931 this power was taken over by the then Government of Tamil Nadu and the Motor Vehicles Taxation Act (Act III of 1931) came into being.

At that time, Sir, it was proposed to compensate the local boards and the municipalities for the tolls they were collecting at that time, as well as for the licence fees that they had powers to levy under the District Municipalities Act and certain amounts were fixed in that year which, unfortunately, Sir, have remained unaltered for a period of over 43 years. I am well aware of the fact that in this measure, some amount of justice is sought to be done to the panchayats and the rural areas in that the surcharge that is proposed to be collected is sought to be credited to a separate fund for the development of roads in the rural areas. I certainly welcome the principles of this separate fund because we have a vast network of rural roads and since the State Transport Department as well as the four or five Corporations that exist at present are utilising their vehicles on these roads, it is absolutely essential not only from the point of view of the people who live in these areas but also in the interests of the Corporations themselves to see that the roads are improved in these areas. I certainly welcome the provision that has been made to set apart the surcharge for the Rural Road Development Fund. But, I am sorry that municipalities and Corporations have been completely forgotten in this Bill and there is no provision to set apart a certain portion of the

[Thiru A. R. Damodaran]

[1974 மார்ச் 27]

taxes that are going to be collected for the benefit and development of roads in the Municipal areas. I do not have statistics with me; I am sure the Hon. Minister would have the figures. But, it cannot be gainsaid that more than 50 or 55 per cent of the buses that are operating in our State are operating and using the roads in Municipal areas. Whether they are long-distance buses, Express buses, or town-buses, 50 per cent of these buses must be using the roads within the Municipal areas. Considering the fact that we have over 95 Municipalities at the present time, I think it is singularly discriminatory that no provision should have been made in this Bill which seeks to rationalise the collection of taxes and Municipalities have been completely ignored from the benefits of the increase in taxes that has been announced.

Sir, in the Budget documents for the year 1973-74, the revenue that is anticipated, according to the Revised Estimate, under the Act of 1931 is Rs. 21.53 crores and under the Taxation on Passengers and Goods Act of 1952, a revenue of Rs. 4.97 crores is anticipated, bringing the total revenue under the Motor Vehicles Taxation Act to the very extraordinary figure of Rs. 26.50 crores. The Keskar Committee on Road Transport which submitted its report more than ten years ago has pointed out the fact that Tamil Nadu continues to be heavily taxed in so far as motor vehicles are concerned and although I am glad that some sort of regional arrangement is sought to be proposed, I do not know whether this applies to a unified rate of taxation that is being envisaged in the four southern States.

Sir, although arrangements have been made with the States in the southern region for the grant of regional permits to goods vehicles particularly, there are still some difficulties in that certain quotas have been allotted which I think have been exhausted and a lorry operator has to wait for more than 8 months or one year to get an endorsement to ply on the roads in other States. I hope that in view of what has been expressed by the Hon. the Minister for Transport about certain understandings being arrived at in the southern region, due consideration will be paid to this aspect also and lorry operators will be allowed to ply their vehicles freely without let or hindrance at least in the four States of the southern region and that they will not be put to the necessity of waiting for months on end to get an endorsement on their permits.

1974 மார்ச் 27]

[Thiru A. R. Damodaran]

(பிற்பகல் 4-30)

Sir, the natural result of the heavy increase in taxation on passenger buses is estimated in the Budget at about Rs. 6 crores. Formerly, the tax that was being paid especially for buses other than Express Buses was, I believe, Rs. 96.50 per seat and this is now going to be increased to Rs. 132 taking into account the basic tax of Rs. 120 per seat as well as the surcharge of Rs. 12 that has been contemplated. Sir, I must, however, congratulate the Hon. the Minister for Transport on adopting a perfectly legal method of avoidance of corporation tax which, I think, was in his mind when he raised these taxes to such high levels. It was because he has himself become somewhat embarrassed by the good profits that have been made according to the statements that have been published by the Cholan, Cheran and Pandiyan Transport Corporations, where, I believe, after providing for the full depreciation of 30 per cent on the vehicles and after providing for the interest on the loan capital, that they have received, fairly good returns have been made out on the working capital of these Corporations. It is well-known that if a Corporation makes a profit, 55 per cent of the income will have to be paid as corporation tax to the Government of India and, therefore, the Hon. the Minister for Transport is well within his rights when he devises a method by which he can siphon off the profits of the Corporations into the State Exchequer rather than giving it to the Internal Revenue Authorities of the Government of India. But, as far as the private bus operators are concerned, the fare has been 3 paise per kilometre for a number of years. While I do not seek to hold a brief for private operators, nonetheless, the economics of bus transport would really require a rationalisation of the fare structure, and considering the fact that in Andhra it is over 5 paise per K.M., I think some consideration should be shown to the private bus operators in the sense that they are now unable to keep up with the mounting expenditure of running road transport. It has been represented, and even the Hon. the Minister for Transport has corroborated, that the rising cost of High Speed Diesel Oil, the rising cost of tyres, in addition to their non-availability in free quota in the market, the rising cost of motor spare parts, the impossibility of replacing existing worn-out chassis with new chassis because of the shortage in the manufacture of vehicles, the higher interest rates that are being charged not only by private money-lenders but by commercial banks, the increase in

[Thiru A. R. Damodaran]

[1974 மார்ச் 27]

wages and other costs have all contributed to an enormous increase in the expenditure of running road transport. I think they are justified in asking for a certain increase in fares which cannot be subsidised any further. I hope that the Government will consider this as it is in the interests of their own Corporations that some such fare increase should be given.

Sir, having referred to this, may I refer to one clause in this Bill to which I take very strong exception? In clause 3, under "Levy of tax", it has been stated that "the Government may, by notification, from time to time, increase the rate of tax specified in the Schedule: Provided that such increase shall not in the aggregate exceed 50 per cent of the rate specified in the Schedule" While criticising this provision, Sir, I am aware of the fact that even in the original Act, in the Schedule that was given, the minimum and the maximum taxes that could be levied were stated and power was given to the Government to notify the change in the tax that could be levied on motor vehicles. But, I think, however, that in view of the experience that we have gained in the administration of the Motor Vehicles Taxation Act, it is neither necessary nor even desirable to give such enormous powers of taxation by delegating such authority to the Government. After all, Sir, the Legislature itself is meeting once in three months and if there is going to be any change in the tax on any particular class of motor vehicles, I think, in fairness to the Legislatures, it is necessary that the Government should come forward with a Bill to amend the Schedule. I do not think that we should give such powers so that the Government might notify the increase in taxes up to the extent of 50 per cent. Such a power, if given, is likely to be abused in the sense that if the Government feel that they want more revenues for any particular reason, they might decide to raise this tax and present the Legislature with a *fait accompli*. You will remember, Sir, that even when the Government of India issued an Ordinance and sought to increase the tax on certain petroleum commodities, the Hon. the Speaker of the Lok Sabha, Sardar Dhillion, took serious exception to giving the Government powers of taxation by notification and I think that we should adopt a convention that while some marginal adjustments in the rates of taxation may be permissible by notification, an increase to the extent of 50 per cent is certainly not desirable.

1974 மார்ச் 27]

[Thiru A. R. Damodaran]

Sir, I have given notice of an amendment and I shall speak on that later. The only thing that I would like to mention here is that having raised the tax on motor vehicles for the carriage of passengers, it is inevitable that there has to be an increase in fares and while some may take strong exception to the increase in fares, I feel that it is inevitable and even disviabile considering the present economics of road transport, and also considering the fact that road transport will avve to share an increasing burden in the carriage of passengers and goods in the years to come.

*Thiru G. VASANTHA PAI: Sir, my honourable Friend Thiru Damodaran has spoken pointing out the efforts of the Honourable the Minister for Transport to siphon off the excess taxes that have to be paid by way of corporation tax into the State Exchequer. I fully agree with the method employed by the Honourable Minister and I feel that whatever is permissible under the law cannot become an avoidance of tax. But there is one matter about which I wish to mention in this House and it is this. Of late the Government have stopped certain bus routes on the ground that they are uneconomic. As early as 7th February, I wrote a letter to the Transport Minister about Route No. 31-A which is usually crowded between 9 a.m. and 11 a.m. and 4 p.m. and 6 p.m., because all office-going employees, doctors and professionals used this bus to go from Triplicane to George Town area and back. Because this bus does not attract passengers during the rest of the day, this route is said to be uneconomic. I made a representation to the Honourable Minister last month and I have been receiving telephone calls almost everyday from the passengers in this route saying that they are put to much inconvenience because the alternative bus in Route No. 31 comes fully packed when it reaches Venkateswara Hostel. I think despite the fact that this may be uneconomic in the overall, it must be restored at least during the specific period when it is economic. Alternatively, the excess tax which is siphoned off could be used for giving the facility to the public, because I think the economics should not come in the way of providing the essential services to the public. I would request the Honourable Minister to kindly consider this aspect. Not only this route. There are, I am told, a number of other routes about which also there have been complaints and about which letters have been appearing in the Press. I would

(Thiru G. Vasantha Pai)

[1974 மார்ச் 27]

request the Honourable Minister to restore this route at least with immediate effect, because it will do a great deal of service to the office-going public who go to the George Town area of the City of Madras from a crowded locality like Triplicane.

Sir, another thing I wish to say is this. My honourable Friend Thiru Damodaran spoke in his very factual address about the heavy taxation in Tamil Nadu. But it is also to the credit of Tamil Nadu that it is one of the few States where there are the best roads in the whole of India, but probably with the exception of a very few States. It has the best roads and Highways throughout India and I would request the Honourable Minister to see that the moneys which he gets from these Corporations are re-invested in providing facilities to the travelling public, that our roads are made more attractive, and that the much-needed road right from Kanyakumari to Madras on the East Coast of Tamil Nadu is started in a grand fashion, with even motels by its side, so that it could be really made attractive for the tourist public.

I would like to end my small speech with a request again to the Honourable Minister to consider these things and see that these conveniences are immediately restored to the public.

(பிற்பகல் 4-40)

(மாண்புமிகு மேலவைத் துணைத் தலைவர் தலைமை)

திரு. எஸ். ஜெயராம ரெட்டியார் : துணைத் தலைவரவர்களே, சர்க்கார் கொண்டுவந்திருக்கிற தீர்மானம் ஓரளவிற்கு நஷ்டத்தைச் சரிப்படுத்துவதற்குச் செய்யவேண்டிய காரியமாக இருக்கிறது என்பதை ஒத்துக் கொண்டாலும் கூட, என்னைப் பொறுத்த வரையில், கிராமவாசி என்ற முறையில், இந்த வரி உயர்வினால், பஸ் சொந்தக்காரர்களால் பஸ்ஸில் பிரயாணம் செய்கிறவர்களுக்கு கட்டணம் எவ்வளவு உயர்த்தப்படும் என்பதைப்பற்றி அமைச்சரவர்கள் விளக்கமாகச் சொல்லிவிட்டால், கிராம வாசிகளுக்கு இதைப்பற்றித் தெரிந்து கொள்வதற்கு ஒரு சந்தர்ப்பமாக இருக்கும் என்பதை இந்த சந்தர்ப்பத்தில் சொல்ல ஆசைப்படுகிறேன்.

* Thiru S. NARAYANASWAMY: Mr. Deputy Chairman, Sir, in endorsing the very many wise statements made by my honourable Friend Thiru Damodaran, I wish to say that there are several very disturbing features about this very innocuous-looking Bill, the Motor vehicles Taxation Bill. The Chambers of Commerce have received quite a few letters about the motor

1974 மார்ச் 27]

[Thiru S. Narayanaswamy]

vehicles taxation and about the necessity for Tamil Nadu State to retain its reputation as the highest motor-car vehicle taxing State in the country.

Sir, I wish to elaborate one of the points that my honourable Friend Thiru Damodaran made and that is this—that there is an idea to unify the southern area, the southern region in respect of motor transport, freight as well as passenger vehicles. Particularly in the case of freight vehicles, I know the hardships which many merchants face over the transportation of goods, in the absence of railway freight accommodation. This has become a major issue now; particularly after the cancellation of a large number of goods trains, the dependence on road transport for conveying goods from here to neighbouring States has become very imperative and they are all very much worried about getting their things through in good time. If and when any conference is held in the southern region on the question of taxation, it is my hope that the highest taxing State will not be the model for the other lower taxing States. This is usually what is called rationalisation. The word 'rationalisation' has been most misused in many fields, but never in such a field as the legislative field. We mislead the people by saying that we rationalise, although what we want to do is to increase their hardships through heavier taxation. There have been many transport conferences in which I have had the opportunity to both participate in and organise and I can say that it is time for the Government to stop treating motor vehicles taxation as a milch cow, which they have tended to do. Today, motor vehicles taxation brings in a sizable amount of revenue and what is derived by way of motor vehicles taxation is nearly one-half of the total pre-Independence Budget of the State. Therefore, let us not forget that this has become a very, very sizable source of revenue and when we collect it, the following things must be borne in mind.

The economics of road transport has become very important. A man who runs a lorry must still find it economic to run his lorry. Today, the cost of tyres has quadrupled over a period of 15 to 20 years. My honourable Friend Thiru Damodaran dwelt on this and I am aware of the terrific hardships they are facing over the question of not finding spare parts. I am aware of a large number of single and multiple road-transport owners, who for want of resources to buy the tyres and the

[Thiru S. Narayanaswamy]

[1974 மார்ச் 27]

spare parts they need, have stabled their vehicles. Apart from the lack of economics of operating, these particular things have created a lot of hardship, after involving a very large investment on the vehicles. What is essential now is to find out what it is and what is the object of the taxation. It is not as if a man who becomes a fleet-owner becomes a millionaire and I do not think he is becoming very rich today. As a result of this, I think it is essential in the interests of retaining at least the freight transport that their economics be gone into, with a view to seeing that we do keep taxation at a level where incentives are not completely destroyed.

Now, a word, Sir, about a viewpoint made by my honourable Friend Thiru Vasantha Pai and that is about road-building. The ostensible object of motor vehicles taxation, at any rate when it was started, was that it was intended to help road-building. But, I do not think the road-building programmes are utilising all the moneys that are collected. I may not expect it to be so, because both Central and State resources are used in road-building in the country, but what is essential is that we build good communications. Recently, there have been at least two very huge infrastructure failures. The first is the electricity power-cut which has affected industries so badly that several industries are operating at only 40 per cent capacity even in this State which is much better off in regard to electricity availability. The second is that railway transportation has almost completely broken down and we are all aware of its effect. I do not want roads also to go under the category of infra-structure deficiencies in this State. I think I will derive very poor solace from a statement that we have better roads here than in other States. It is like saying that this is a global phenomenon or something like that. What seems to be essential is that we should have a logical and integrated road-building programme such as will improve road communications within the State in a bigger way, particularly when we are having railway development costing so much more than ever before. Several schemes, I am told confidentially, will be pruned under the revised Fifth Five-Year Plan, apart from oil budget and other budgets, and so we are going in for trouble. I fully endorse Thiru Damodaran's statement that Municipalities should not be left high and dry and that Municipalities should get a part of the revenue realised

[Thiru S. Narayanaswamy]

through motor vehicles taxation. It is a very good idea. He has given notice of an amendment, which I fully endorse though it is not immediately before the House. Particularly at a time when the Municipalities have become thoroughly impecunious and for the same reasons State Governments have become impecunious—I do not particularly see the reason to blame Municipalities as contrasted with other bigger bodies. I hope and trust that these points will be kept in mind in dealing with the Motor Vehicles Taxation Amendment Bill.

Sir, a word about the avoidance and evading of taxes, about which I have often spoken on the floor of this House. Public companies have been blamed not only for evading taxes but for avoiding them. I gave evidence before the Taxation Enquiry Commission. I said that avoidance was not only desirable, not only permissible, but also pardonable. But, I stand subject to correction by my distinguished legal friend Thiru Vasantha Pai—the House of Lords said in certain circumstances, avoidance might be a duty cast upon a man towards his family to save his income from the four corners of the law against the crocodile jaws of taxation. Therefore, if that is permissible, I hope and trust you will remember what you are doing while you blame Corporations for trying to save money for the shareholders and for paying back. I do think there are limits beyond which a State Government cannot go in doing even this. I do think the Central Exchequer requires money in order that you may get a portion of it from the Divisible Pool. In the matter of avoiding taxes at State level, you may be eating your tail as a serpent does. The story in the fable is that the serpent eats its tail and it feels it only after it reaches the stomach.

The Hon. Thiru S. RAMACHANDRAN: Sir, the Corporation tax does not form part of the Divisible Pool and I would like to bring it to the notice of the honourable Member. I would like to erase the impression that the whole measure is for avoidance of tax. I feel that our own Members should not feel that the Taxation Bill is in such a way that the State Government are trying to avoid payment of tax to the Government of India. Of course, transport economics is there which I think I can deal with during my reply.

Thiru S. NARAYANASWAMY: Sir, I thank the Honourable Minister for his kind elucidation. As a student of finance,

(Thiru S. Narayanaswamy)

[1974 மார்ச் 27]

I happen to know that corporation tax does not form part of the divisible pool. I am not likely to make a mistake in that respect. If the Honourable Minister was under this impression when I spoke, I want to assure him that what I meant was this: If the Government made an attack on the non-divisible pool, that would affect the divisible pool also. The Government of India have to depend upon the collection of revenues for much of its expenditure. If the collection in the non-divisible pool is reduced, they will lay their hands on the divisible pool. There are so many things happening like collection charges, etc. There are ways in which even the Central Government may inflate expenditure, which I would like the Honourable Minister to know. I do not say that the Honourable Minister should not do this. The Honourable Minister can do this up to a limit only because I agree that the Government have to secure its finances at any rate. I know there is a *bona fide* effort to rationalise the taxation structure here. The entire structure of motor vehicles economies has to be considered and the benefits should accrue to the road-user. Ultimately there is no escaping from the fact that the consumer will have to pay the taxes. It is not the Transport-owner who is going to pay all the taxes imposed. The Transport-owners will bring pressure upon the Government for the rise in fares and the Government will have to agree to the increase in fares. Otherwise, there will be erosion of the economics of operation of this road transport. This is what I wanted to say. Let not the impression be created that I am opposed to rationalisation. But I am opposed to some other thing being called rationalisation and there is a general tendency among the legislators to do that. This, I think, should be avoided.

(பிற்பகல் 4-50)

* திரு. கே. ராஜாராம்: மாண்புமிகு தலைவரவர்களே, இந்த மசோதா கொண்டு வந்ததன் நோக்கத்தைப்பற்றியும், அதை விளக்கியும் அமைச்சர் அவர்கள் எடுத்துச் சொன்னபோது, இது மிக நல்ல நோக்கத்துடன் கொண்டு வரப்பட்டுள்ளது என்று கூறினார். ஆனால் அவர் கூறிய நோக்கம், இந்த மசோதாவின் ஷரத்துக்களைப் படித்துப் பார்த்தால், நிறைவேறுவதாகத் தெரியவில்லை. சாதாரணமாக அரசாங்கத்தை நடத்துகின்றவர்களுக்கு, வரி விதிக்கும் அதிகாரம் இயற்கையாகவே கொடுக்கப்பட்டிருக்கிறது. ஆனால் ஜனநாயக ரீதியில், சட்ட சபைக்கு வந்து, வரியை நிர்ணயித்துக்கொண்டு, சபையின் அங்கீகாரத்தைப் பெற்றுத்தான் வரி விதிக்க வேண்டும். ஆனால்

[1974 மார்ச் 27]

[திரு. கே. ராஜாராம்]

இன்று அவையின் முன் வைக்கப்பட்டிருக்கும் இந்த மசோதாவின் மூன்றாவது பிரிவு, இரண்டாவது துணைப் பிரிவில் 'The Government may, by notification, from time to time increase the rate of tax specified in the Schedule'

என்று கூறப்பட்டிருக்கிறது. இது அந்த வரி விதிப்பு அதிகாரத்திற்கும் அப்பாற்பட்ட ஒரு விஷயம். இப்பொழுதே ஒரு பிளேங்க் செக்—50 சத வீதத்திற்கு மேற்படாமல் என்று ஒரு வரையறையை மட்டும் குறிப்பிட்டு விட்டு, அதற்குள் எவ்வளவு வேண்டுமானாலும் விதிக்கலாமென்கிற, இந்த மசோதா சட்டமாக நிறைவேற்றப்பட்டு விட்டால், விதித்துக் கொள்ளலாம் என்று பேரட்டிருப்பது அவ்வளவு சரியாக இல்லையென்று தெரிவித்துக்கொள்கிறேன். இந்த முறை, வரி விதிப்பு வரம்புகளுக்கு அப்பாற்பட்டது என்று கூறிக்கொள்கிறேன். ஆனால் அமைச்சர் அவர்கள் ஒன்றைச் சொல்லலாம். 1931-ஆம் வருஷத்திய சட்டத்திலேயே, இந்த வரி இருந்தது என்று எடுத்துக் காட்டலாம். ஆம், இருந்தது, ஆனால் அதில் உச்ச வரம்பு கட்டப்பட்டிருந்தது. அதன் ஷரத்தில் காண்பது, குறைந்த பட்ச வரி இவ்வளவு, அதிக பட்ச வரி இவ்வளவு என்று நிர்ணயிக்கப்பட்டிருந்தது. அந்த மாதிரி இந்தச் சட்டத்தின் ஷரத்தில் இல்லை. ஆகையினால் இவைகளையெல்லாம் ஆலோசிக்க வேண்டும்.

இப்பொழுது சர்சார்ஜ் என்றும், இன்னும் பலவிதமான வரிகளும் இருக்கின்றன. இவைகளையெல்லாம் ஒருமுகப்படுத்தி, ஒரே முகமான வரியை விதிக்க வேண்டுமென்ற லட்சியம் இந்த மசோதா கொண்டு வருவதன் முக்கிய நோக்கம் என்று கூறப்பட்டது. ஆனால் அப்படித் தெரியவில்லை. Levy of surcharge on tax on certain motor vehicles, என்று 9-வது பிரிவில் கூறப்பட்டிருக்கிறது. இது ஒரு தனி வரியா? ஆனால் கிராமப் பகுதிகளில் உள்ள சாலைகளைச் சரியாகப் போடுவதற்கு இது தனியாக ஒதுக்கப்படுகிறது என்ற ஒரு முடிவைச் சொல்லியிருப்பது சற்று ஆறுதல் அளிப்பதாக இருக்கிறது. ஒரு கிராமவாசி என்ற முறையில் நானும் இதை வரவேற்கிறேன். ஆனால் முழுவதுமாக வரவேற்கும் நிலைமையில் இல்லை. எப்படியெனில், 1931-ஆவது வருஷத்திய சட்டத்தில், அப்பொழுதிருந்த டோல் கேட்டுகளை எடுத்துவிட்டு, அதற்குப் பதிலாக மாநிலத்திற்கு மொத்தமாக டோல் கேட்காம்பன்சேஷன் கொடுக்கப்பட்டது. அதற்கு முன்னால் டோல் கேட் வருமானம் எல்லாம் அந்தந்த முனிசிபாலிட்டிகளுக்கும் ஜில்லா போர்டுகளுக்கும் போய்க்கொண்டிருந்தது. அதை எடுத்த பிறகு டோல் கேட் காம்பன்சேஷன் என்று எல்லா முனிசிபாலிட்டிகளுக்கும், ஜில்லா போர்டுகளுக்கும் கொடுத்தது. பின்னால் ஜில்லா போர்டுகள் ரத்து செய்யப்பட்டு, அவைகளின் வாரிசாக பஞ்சாயத்து ஒன்றியங்கள் அமைந்தன, கிராமப்புற சாலைகள்

[திரு. கே. ராஜாராம்]

[1974 மார்ச் 27]

அபிவிருத்திக்காக, அரசாங்கம் போதுமான நிதி கொடுக்கவில்லை என்ற காரணத்திற்காக அந்தச் சட்டத்திற்கு எத்தனையோ திருத்தங்கள் வந்த பிறகு, இப்பொழுது பஞ்சாயத்துக்களுக்கும் பஞ்சாயத்து யூனியன்களுக்கும் ஓரளவு நிதி கொடுக்கிறோம். இந்த மாதிரி முனிசிபாலிட்டிகளுக்குக் கொடுக்க வேண்டாமா, அதற்கு நிதி ஒதுக்க வேண்டாமா என்று தெரிந்துகொள்ள விரும்புகிறேன். கிராமப்புற சாலைகளுக்கு சர்சார்ஜ் போடப்படுகிறது. முனிசிபாலிட்டிகளுக்கும் கார்ப்பரேஷன்களுக்கும் போதுமான நிதி வசதி கிடையாது. டோல் கேட் வருவாய் இல்லாததால், ரோடுகளைப் பராமரிப்பது மிகவும் கடினம். ஆகையினால் நகரங்களுக்கும் மாநகரங்களுக்கும் ஏதாவது ஏற்பாடு செய்ய வேண்டுமென்று தெரிவித்துக்கொள்கிறேன். அதற்கு இந்த மசோதாவில் இடம் செய்திருப்பதாகத் தெரியவில்லை. அதற்கும் விளக்கம் தெரிவிக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். அப்படி இல்லாவிட்டால், அதற்கு ஒரு ஷரத்தைச் சேர்த்து விடுவதில் எந்தக் குறையும் இல்லையென்று தெரிவித்துக்கொள்கிறேன். அதற்காகத் தனியாக சர்சார்ஜ் போட வேண்டிய அவசியமில்லை. அதிக வரி வருவதாக இருந்தால், ஒரு 5 சத வீதம் கொடுத்து விடலாம்.

அடுத்தபடியாக, பிரிவு 10 நீக்கப்பட்டிருக்கிறது. அந்தப் பிரிவு சட்ட சபைக்கு வருவதற்கு முன்பே நீக்கப்பட்டிருக்கிறதா அல்லது சட்டசபை (அசெம்பிளி)க்கு வந்த பிறகு நீக்கப்பட்டிருக்கிறதா என்று தெரியவில்லை. இது ஒரு முக்கியமான ஷரத்தாக இருந்திருக்கிறது. 150 வாகனங்களுக்கு மேல் வைத்திருக்கின்றவர்களுக்கு ஒரு அடிஷனல் சர்சார்ஜ் விதிப்பதற்கு ஒரு விதி இருக்கிறது. இம்மாதிரி அதிகமாக வாகனங்களை வைத்துக்கொண்டு, லட்சக் கணக்கில் சம்பாதிக்கக்கூடிய பெரிய கம்பெனிகள், விரல் விட்டு எண்ணக்கூடிய வகையில், ஒரு நான்கு அல்லது ஐந்துதான் இருக்கும். 100, 200 லாரிகளை வைத்துக்கொண்டு டெல்லியிலிருந்து கன்னியாகுமரிக்கும், பம்பாயிலிருந்து கன்னியாகுமரிக்கும் ஓட்டிக் கொண்டிருக்கிறார்கள். அவர்களுக்கு பல லட்ச ரூபாய் வருமானம் கிடைக்கின்றது. அவர்களுக்கு அடிஷனல் சர்சார்ஜ் போடுவதன் மூலம் வரி வசூலிப்பது தவறாகாது என்ற எண்ணத்தில் இருந்தேன். 150 வாகனங்கள் என்று சொல்கின்றபோது, லாரிகளைத்தான் நான் எண்ணினேனேனே தவிர, பஸ்களைக் கருதவில்லை. நம்முடைய மாநிலத்தில் இப்பொழுது அரசாங்கத்தைத் தவிர, வேறு யாரும் 150 பஸ்கள் வைத்துக்கொள்ளவில்லை. வாகனங்கள் என்றால், லாரிகளைத்தான் குறிப்பிட்டது என்று கருதுகிறேன். இது ஏன் கைவிடப்பட்டது என்பதை மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்கள் விளக்கியிருந்தால், நலமாக இருந்திருக்கும். அந்த விளக்கத்தை இப்பொழுதாவது கொடுக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

1974 மார்ச் 27]

[திரு. கே. ராஜாராம்]

அதோடு 13-வது கிளாஸ், ரீபண்டு ஆப் டாக்ளை எடுத்துக்கொண்டால், முன்பெல்லாம் ஒரு வாகனம் ரிப்பேர் செய்யப்படுவதற்காக கழட்டப்பட்டு, 2, 3 மாதம் ஆகும் என்றால், வரி செலுத்த வேண்டியதில்லை, எழுதிப் போட்டு விட்டால் போதும் என்றிருந்தது. ஆனால் இப்போது நாம் நிறைவேற்றியிருக்கும் திருத்தத்தின் மூலம், அப்படியிருக்கும் வண்டிகளுக்குக் கூட வரியைச் செலுத்திவிட வேண்டும்; வண்டி ஓடாமலிருந்தால், அதைப்பற்றி எழுதி ரீபண்டு வாங்க வேண்டுமென்று திருத்தம் நிறைவேற்றியிருக்கிறோம். அது அவசியம் தானா? நிச்சயமாக வண்டி ஓடாது என்றிருக்கிற போது சர்க்காருக்கு வரியைச் செலுத்திவிட்டு பழையபடி திருப்பி வாங்குவதில் ஏற்படக்கூடிய கஷ்டங்கள் மக்களுக்குத் தெரியும். எந்த ஒரு வரியையும் அதிகமாகச் செலுத்திவிட்டு திருப்பி வாங்குவது என்றால், எவ்வளவு தொகை திருப்பி வாங்கவேண்டியிருக்கிறதோ, அதைவிட பல மடங்கு செலவு செய்ய வேண்டியிருக்கிறது. அதோடு அலைச்சல் வேறு ஏற்படுகிறது. நிச்சயமாக வண்டி ஓடாது என்ற நிலையிலுள்ள வண்டிகளுக்கு ஏன் வரி வசூலிக்க வேண்டும்? அதையும் பரிசீலிக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கின்றேன்.

21-வது கிளாசில் “Nothing in this Act shall apply to a motor vehicle used solely for the purpose of agriculture என்று சொல்லப் பட்டிருக்கிறது. இது மிகமிக வரவேற்கக்கூடிய ஷரத்து. விவசாயத்திற்காக உபயோகப்படும் வாகனங்களுக்கு இந்தச் சட்டத்தில் உள்ள எதுவும் பொருந்தாது என்று சொல்லப்பட்டிருப்பது நல்ல காரியம். ஆனால் வாகனம் என்று சொல்லும்போது, விவசாயத்திற்குப் பயன்படுத்தப்படும் டிராக்டர் இதில் சேருமா என்று தெளிவுபடுத்த வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

இந்த மாதிரி இன்னும் சிறிய சிறிய திருத்தங்கள், விளக்கங்கள் இருப்பதால் தான், இந்த மசோதாவை இந்த அவையின் ஒரு பொறுக்குக் குழுவுக்கு அனுப்ப வேண்டுமென்று திருத்தம் கொடுத்திருக்கிறேன். மசோதா நிறைவேறுவதைத் தாமதப்படுத்த வேண்டும் என்ற எண்ணத்துடன் நான் அந்தத் திருத்தத்தைக் கொடுக்கவில்லை. இந்தச் சபையில் உள்ளவர்களே ஒரு வாரம் உட்கார்ந்து, ஓய்வு நேரத்தில் பரிசீலனை செய்து, அமைச்சரவர்கள் புகுத்த வேண்டிய விளக்கங்களைப் புகுத்தலாம், அல்லது உறுப்பினர்களை ஒப்புக் கொள்ளச் செய்துவிட்டால் திருத்தங்கள் தேவையில்லை. இன்னும் 10, 15 நாட்கள் கூடப் போகிறோம். ஆகவே ஒரு வாரத்திற்குள் முடித்து விடலாமே, ஏற்கெனவே தயாரித்தது, அவசர அவசரமாகத் தயாரிக்கப்பட்டிருக்கிறது என்பது என்னுடைய அபிப்பிராயம். ஆகவே இவற்றையெல்லாம் யோசித்து,

[திரு. கே. ராஜாராம்]

[1974 மார்ச் 27]

ஆர அமர முடிவு செய்யக்கூடாதா என்பதற்காகத் தான், இதை நமது சபையின் பொறுக்குக் குழு ஒன்றுக்கு அனுப்பி ஒரு வாரத்தில் பரிசீலனை செய்து அனுப்ப வேண்டுமென்று நான் கொடுத்துள்ள திருத்தத்தை அமைச்சர் அவர்கள் ஒப்புக்கொள்ளும்படி கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. ச. இராமச்சந்திரன் : தலைவரவர்களே, வரி விகிதத்தைப் பொறுத்த வரையில், மிகவும் அதிகமாக இருக்கிறது என்ற ஒரு பொதுவான கருத்தை மாண்புமிகு உறுப்பினர்கள் பேசுகின்றபோது தெரிவித்தார்கள். வரி விதிப்பு பேருந்துகளுக்கு என்ன விகிதம் என்று பார்க்கின்றபோது, இது வரையில் ஆந்திராவில் தான் அதிகமாக இருந்தது. ஆனால் இந்தச் சட்டத்தின் மூலம் தமிழகம் கூடுதலாக ஒரு முதல் நிலையைப் பெறுகிறது என்கின்ற உண்மையினை நான் தெரிவிக்க விரும்புகிறேன்.

ஆந்திராவில் பேருந்துகளுக்கு வரி 110 ரூபாய்; கட்டணம் 4 பைசா. கர்நாடகத்தில் வரி விதிப்பு 67½ ரூபாய்; கட்டணம் 1971-லிருந்து 5 பைசா. கேரளத்தில் வரி விதிப்பு 75 ரூபாய்; கட்டணம் 3.3 பைசா. அவர்கள் அதைக் கூடுதலாக்க வேண்டுமென்று அதற்கான நடவடிக்கையில் ஈடுபட்டிருக்கிறார்கள். தமிழ் நாட்டில் 96 ரூபாய் என்று இருந்தது, இப்போது 132 ரூபாய் என்று இதன் மூலமாக ஆகிறது. தமிழ் நாட்டைப் பொறுத்த வரையில் பேருந்துக் கட்டணம் 3 பைசா என்றிருக்கிறது. நான் அதையே தான் சட்டமன்றப் பேரவையில் பேசுகிறபோது கூடக் குறிப்பிட்டேன், போக்குவரத்துத் துறையினுடைய பொருளாதார நிலையை பார்க்கின்றபோது, இந்த 3 பைசா என்பது 1964-லே நிர்ணயிக்கப்பட்டது. இன்றைய தினம் ரூபாய் மதிப்புக் குறைவைக் கணக்கில் எடுத்துப் பார்க்கின்றபோது, அன்றைக்கு 3 பைசா கொடுத்தவர்கள் இன்றைக்கு 6 பைசா கொடுத்தால் தான் அதற்குச் சமமாக வருகிறது. ஆகையால் 6 காசாக ஆக்கப் போகிறோம் என்று யாரும் நிச்சயமாக எதிர்பார்க்கத் தேவையில்லை. பெருமதிப்பிற்குரிய திரு. ஜெயராம ரெட்டியார் அவர்கள் எந்த அளவுக்கு கட்டணத்தை உயர்த்தப் போகிறீர்கள் என்று கேட்டார்கள். எந்த அளவுக்கு உயர்த்த வேண்டுமென்று அவர்கள் தெரிவிப்பார்கள் என்று நான் ஆவலோடு காத்துக்கொண்டிருந்தேன். எந்த அளவுக்கு உயர்த்தினால் சரியாக இருக்கும் என்று அவருடைய அனுபவத்தை வைத்துச் சொல்லியிருப்பார்களேயானால், அரசாங்கத்தின் பரிசீலனையில் இருக்கின்ற கட்டண உயர்வுக்கு பலன் அளித்திருக்கும். ஆனால் அவர்கள் கேள்வியோடு விட்டு விட்டார்கள். (அவையில் சிரிப்பு).

மாண்புமிகு டாக்டர் மு. கருணாநிதி : (திரு. ஜெயராம ரெட்டியாரைப் பார்த்து) : சொல்லுங்கள்.

1974 மார்ச் 27]

திரு. எஸ். ஜெயராம் ரெட்டியார் : தலைவரவர்களே, பொதுவாக கிராம வாசிகளுக்கு இப்போது 3 காசாக இருக்கிறது. அதை 4 காசாக உயர்த்தினால் போதும் என்று நினைக்கின்றேன். அதற்கு அமைச்சர் அவர்கள் ஒத்துக்கொள் வார்கள் என்றே நம்புகின்றேன்.

மாண்புமிகு திரு. ச. இராமச்சந்திரன் : தலைவரவர்களே, மாண்புமிகு முதலமைச்சருடைய வேண்டுகோள் வினாக்களில், நல்ல பலனளித்திருக்கிறது என்றுதான் நான் கருதுகிறேன். ஆந்திராவிலே 1972-லிருந்தே 4 காசாக ஆகியிருக்கிறது. கர்நாடகத்தில் 1971-லிருந்து 5 காசாக ஆகியிருக்கிறது. இங்கே பல்வேறு பெருமதிப்பிற்குரிய உறுப்பினர்கள் எடுத்துச் சொன்னதுபோல, இன்றைக்கு எல்லாப் பொருட்களினுடைய விலைவாசிகளும் கூடியிருக்கின்ற காரணத்தாலும், துணை பாகங்களின் விலைகள் கூடியிருக்கின்ற காரணத்தாலும், பேருந்து உரிமையாளர்கள் நடத்த இயலவில்லை என்பதை நாம் ஒப்புக்கொள்ளத் தான் வேண்டியிருக்கிறது. ஆகவே கட்டணத்தை உயர்த்த வேண்டுமென்று அவர்கள் திரும்பத் திரும்பக் கேட்டு வருவதில் ஒரு வகையிலே நியாயம் இருக்கிறது. அப்படி உயர்த்துகின்றபோது, அதன் மூலமாக கூடுதலான லாபம் பெறுவதற்கு வழிவகை செய்துவிடக் கூடாது. அதைத் தனியார் நடத்தினாலும் சரி, போக்குவரத்துக் கழகங்கள் நடத்தினாலும் சரி, சாதாரணமாக 1 ரூபாய் வருமானம் வருகிறது என்றால், 43 காசு மசலுக்கும், ஸ்பேர் பார்ட்ஸுக்கும் செலவழிக்க வேண்டியிருக்கிறது. ஆகையால் ஸ்பேர் பார்ட்ஸ் விலை அதிகமாக ஆகிறபோது, அவர்களால் வேறென்றும் செய்ய முடியவில்லை. கடந்த 10 ஆண்டுகளில் 2 மடங்கு, 3 மடங்கு விலை அதிகமாகியிருக்கிறது. அதைக் கணக்கிலே எடுத்துக்கொண்டு, கட்டணத்தை ஓரளவுக்கு உயர்த்த வேண்டுமென்று அரசு கொள்கையளவில் ஒப்புக்கொண்டு, அந்தக் கொள்கையை நிறைவேற்றுகிறபோது, அதன் மூலம் அதிகமான லாபத்தை பேருந்து உரிமையாளர்களோ, அல்லது போக்குவரத்துக் கழகங்களோ பெறுவதற்கு வாய்ப்பினைத் தருவதாக ஆகாது; எந்த அளவுக்கு அவர்களுக்குக் கட்டுப்படியாகும்; அதே நேரத்தில் எந்த அளவுக்கு வரி விதிப்பின் மூலம் கூடுதலாக லாபம் பேருந்து உரிமையாளர்களுக்குச் செல்லாமல் தடுக்க இயலும் என்று நாம் சிந்தித்துப் பார்க்கின்றபோது தான், இந்த வரி விதிப்பு பொருத்தமாக இருக்கும் என்று அரசு முடிவு செய்து, வரி விதிப்பைக் கொண்டு வந்திருக்கிறது என்பதை நான் மாண்புமிகு உறுப்பினர்களுடைய கவனத்துக்குக் கொண்டுவர விரும்புகிறேன். ஆகையால் இந்த கூடுதலான வரி விதிப்பு, நாம் கட்டணத்தைக் கூட்ட இருக்கின்ற சூழ்நிலையில் நிச்சயமாக இந்த வரியைச் செலுத்த வேண்டிய பேருந்து உரிமையாளர்களுக்கோ, போக்கு

[திரு. ச. இராமச்சந்திரன்]

[1974 மார்ச் 27]

வரத்துக் கழகங்களுக்கோ எந்தவிதமான பாதகத்தையும் ஏற்படுத்தாது.
'This will be a nationalisation without tears' என்றுதான்
நான் கருதுகிறேன்.

திரு. எஸ். ஜெயராம செட்டியார்: தலைவரவர்களே, நான் நான்கு காசு
என்று ஒத்துக்கொண்டேன். நான்கு காசுக்குக் குறைவாக வைத்து, அது
கட்டுப்படியாகக் கூடியதாக இருக்குமேயானால், அதனை போக்குவரத்து
அமைச்சர் அவர்கள் நிர்ணயித்தால், கிராமத்தில் உள்ளவர்களுக்கு அவர்கள்
செய்த நன்மையாகும் என்பதை இந்தச் சந்தர்ப்பத்தில் ஞாபகப்படுத்த
விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. ச. இராமச்சந்திரன்: மாண்புமிகு உறுப்பினர்
திரு. ரெட்டியார் அவர்கள் சொல்லிவிட்டோமே என்பதற்காகக் கவலைப்பட
வேண்டியதில்லை. அவர் சொன்னதை நினைவில் வைத்துக்கொண்டு, பொது
மக்களைப் பாதிக்காத வகையிலே, அதே நேரத்தில் போக்குவரத்து பஸ்களும்
ஒழுங்காக நடக்கின்ற வகையிலே அந்தக் கட்டணத்தை அரசாங்கம் நிர்ண
யிக்கும் என்பதை நான் அவருக்குத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

அடுத்தபடியாக, இந்தச் சட்டத்தில் இன்னொன்று என்னவென்றால், தென்
மாநிலங்களைப் பொறுத்த வரையில், 'குட்ஸ் வெகிகிள்ஸ்', சாமான்களை ஏற்றிச்
செல்கின்ற லாரிகளுக்கு இன்னும் கஷ்டங்கள் இருக்கின்றன என்று சொன்
னார்கள். 6 மாதம் ஆகிறது அவர்களிடத்தில் கவுண்டர் சிக்னேசர் வாங்கு
வதற்கு என்றெல்லாம் சொன்னார்கள். இந்தக் கஷ்டங்கள் இருப்பதற்குப்
பெரும்பாலான காரணமே, இந்த வரி விதிப்பு விகிதமும், கட்டண விகிதமும்
ஒவ்வொரு மாநிலத்திற்கும் மாறுபாடாக இருப்பது தான். உதாரணத்திற்குச்
சொல்லப் போனால், கர்நாடகத்திற்கும் தமிழகத்திற்கும் ஒப்பந்தம் ஏற்பட்டது.
200 லாரிகளை அதிகப்படுத்தலாம் என்று இரண்டு அரசும் ஒப்புக்கொண்டது.
ஆனால் என்ன காரணத்தாலோ தெரியவில்லை, கர்நாடக மாநிலத்தில் லாரி
உரிமையாளர்கள் யாருமே தமிழகத்தின் பெர்மிட்டுகள் வேண்டுமென்று
அவ்வளவாக அதிகம் போகவில்லை. இங்கேயிருப்பவர்கள் வேண்டுமானால்
நிறைய பெர்மிட்டுகள் கேட்கிறார்கள். இப்படி ஒரு மாநிலத்திற்கும்,
இன்னொரு மாநிலத்திற்கும் இருக்கிற ஏற்றத் தாழ்வான பொருளாதாரச் சூழ்
நிலை கூட, இத்தகைய ஒரே அமைப்பாக கொண்டுவர இடைஞ்சலாக இருக்
கிறது. இவற்றைப்பற்றியெல்லாம் நேரில் பரிசீலித்து தக்க நடவடிக்கை
எடுக்க வேண்டுமென்ற அடிப்படையிலே தான் மாநிலப் போக்குவரத்து
அமைச்சர்களுடைய மாநாடு நடைபெற்றிருக்கிறது. மறுபடியும் இந்த
ஆண்டும் அந்த மாநாட்டை கோள மாநிலத்தைச் சேர்ந்த போக்குவரத்துத்

1974 மார்ச் 27]

[திரு. ச. இராமச்சந்திரன்]

துறை அமைச்சர் அவர்கள் கூட்டுவதாக இருக்கிறார்கள். ஆகையால் இத்தகைய பிரச்சினைகளை விரைவில் தீர்ப்பதற்கு அந்த மாநாடு வழி வகுக்கும் என்று நான் மாண்புமிகு உறுப்பினர் திரு. தாமோதரன் அவர்களுக்கு என்னுடைய உறுதியைத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

கிளாஸ் 3 பற்றிச் சொன்னார்கள். கிளாஸ் 3 (2) பிரிவின்கீழ் சட்ட மன்றங்களுக்கு உகந்த வகையிலே அதிகாரங்கள் எடுத்துக்கொள்ளப்படவில்லை; அரசு அதிகமான அதிகாரங்கள் எடுத்துக்கொள்ள அது வழி வகை செய்கிறது; இது ஜனநாயகத்திற்கு எப்படிப் பொருந்துமென்று மாண்புமிகு எதிர்க் கட்சித் தலைவரவர்கள் கேட்டார்கள். அவர்களே குறிப்பிட்டார்கள், ஏற்கெனவே யுள்ள சட்டப்படி குறைந்த பட்சம் இவ்வளவென்றும், அதிகபட்சம் இவ்வளவென்றும் போடலாமென்று இருந்ததென்று சொன்னார்கள். குறைந்தது 100 ரூபாய் என்றும், அதிகம் 150 ரூபாயென்றும் ஷெட்யூலிலே போடலாம். அதையே 100 ரூபாயென்று போட்டு, 50 ரூபாய்வரை கூட்டிக்கொள்ளலாமென்றும் போடலாம். ஆக இந்தப் பிரிவு எந்த அளவுக்குக் கூட்டப் போகிறோமென்பதை உறுதிப்படுத்துகிறது. ஒரு வரி விதிப்பு சட்ட மன்ற மேலவையினுடைய கவனத்திற்குக் கொண்டுவரப்படுகிறது. அந்த வரி விதிப்பிலிருந்து எந்த அளவுக்குக் கூட்டலாமென்பதையும் வரையறை செய்து, அந்தத் தொகையும் சட்ட மன்ற மேலவையினுடைய கவனத்திற்குக் கொண்டுவரப்படுகிறது. ஆகையால் இது வரம்பற்ற அதிகாரமல்ல; வரம்புக்குட்பட்ட அதிகாரம்தான் என்பதை நான் மாண்புமிகு எதிர்க் கட்சித் தலைவரவர்களுக்குத் தெரிவித்துக்கொள்வேன்.

அடுத்து, பிரிவு 10 ஏன் நிராகரிக்கப்பட்டதென்று கேட்டார்கள். சட்ட மன்ற மேலவைக்கு வந்திருக்கிற பிரிவு 10 வேறு. சட்டமன்றப் பேரவையில் இருந்த கிளாஸ் 10 வேறு. 150 வண்டிகளுக்கு மேலுள்ள நிறுவனங்களென்று சொன்னது, அரசாங்கம் நடத்துகிற போக்குவரத்துக் கழகங்கள்தான், அவை தான் பிரிவு 10-லே அடங்கும். அங்கே மாண்புமிகு உறுப்பினர்கள் எடுத்துச் சொன்னதைப் போல, இங்கேயும் எடுத்துச் சொன்னார்கள். மத்திய அரசை ஏமாற்றி, அந்தப் பணத்தையெல்லாம் வரியாக எடுத்துக்கொள்வதற்காகத்தான் இந்தப் பிரிவு இருக்கிறதென்ற கருத்து வந்துவிடுமோ என்ற அடிப்படையில் தான் அந்தப் பிரிவு 10 நீக்கப்பட்டு, இங்கே வேறொரு பிரிவு கிளாஸ் 10-ஆக வந்திருக்கிறது.

[திரு. ச. இராமச்சந்திரன்]

[1974 மார்ச் 27]

அடுத்தபடியாக, 'ரீபண்ட்'-ஐப்பற்றி மாண்புமிகு எதிர்க் கட்சித் தலைவர்கள் சொன்னார்கள். போக்குவரத்துத் துறை நிர்வாகத்தைப் பொறுத்த வரையில், சில விரிவான சீர்திருத்தங்களை மேற்கொள்ள இருக்கிறோம். இப்போதிருக்கும் ஆர்.டி.ஓ. முறைகளையெல்லாம் மாற்றி, எந்த அளவுக்கு 'வெகிகிள்ஸ் பாபுலேஷன்'—வண்டிகளுடைய தொகை இருக்கிறதோ, அதற்கேற்ற அளவுக்கு ஆங்காங்கே அதிகாரிகளை நியமித்து, அந்த அடிப்படையிலே இந்தப் பேருந்து உரிமையாளர்களோ அல்லது லாரி உரிமையாளர்களோ அவர்களுக்கு வேண்டிய காரியங்களை ஒரே அலுவலகத்திலேயே முடித்துத் தருவதற்கு ஏற்ற வகையில் ஒரு நிர்வாகச் சீர்திருத்தத்தை போக்குவரத்துத் துறை மேற்கொள்ள வேண்டுமென்றும், அதற்கான குறிப்பு அரசாங்கத்தின் பரிசீலனையில் இருக்கிறதென்றும் எதிர்க் கட்சித் தலைவர்களுக்குச் சொல்லிக்கொள்ள விரும்புகிறேன். ஆகவே எந்த விதமான கால தாமதமோ, கஷ்டமோ நிச்சயமாகப் பேருந்து உரிமையாளர்களுக்கோ, லாரி உரிமையாளர்களுக்கோ ஏற்படாதென்பதைத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

அடுத்தபடியாக, நகராட்சி மன்றங்கள்பற்றிச் சொன்னார்கள். அவற்றுக்கு, சாலைகளைப் பராமரிக்கப் போதுமான வாய்ப்புகளில்லை; வசதிகள் ஏற்படுத்தப்படவில்லை என்று சொன்னார்கள். ஊராட்சி மன்றங்களுக்கும், ஒன்றியங்களுக்கும் இருப்பது போல, இவைகளுக்கும் ஏற்படுத்த வேண்டுமென்று கேட்டார்கள். நான் அவர்களுடைய கவனத்திற்கு கிளாஸ் 17-ஐக் கொண்டுவர விரும்புகிறேன். அதிலே மிகத் தெளிவாகக் குறிப்பிட்டிருக்கிறார்கள்.

“the balance shall be apportioned between the Government and local authorities and such apportionment shall be in accordance with such rules as may be made in this behalf”

ஏற்கெனவே லைசென்ஸ் கொடுப்பதன் மூலம், டீல்ஸ் கொடுப்பதன் மூலம் நகராட்சிகள் பெற்று வந்த வருவாயை, இந்த மோட்டார் வாகன வரிச் சட்டம் வந்த பிறகு, ஒரு குறிப்பிட்ட தொகையென்று கொடுத்துக்கொண்டு வந்தார்கள். இப்போது மோட்டார் வாகன வரி மூலம் வருகிற வருவாயை அரசுக்கும், நகராட்சி மன்றங்களுக்கும் எப்படிப் பிரித்துக் கொடுப்பதென்பதற்கு வழிவகை செய்து, அதற்கான விதிமுறைகள் இயற்றப்படுமென்று பிரிவு 17 வழி வகுக்கிற காரணத்தாலே, நிச்சயமாக மாண்புமிகு உறுப்பினர்கள் தெரிவித்த அந்தக் கருத்தும் கவனத்திலே கொள்ளப்படும்.

1974 மார்ச் 27] [திரு. ச. இராமச்சந்திரன்]

அடுத்தபடியாக, மாண்புமிகு உறுப்பினர் திரு. வசந்த் பாய் அவர்கள் பேசுகிறபோது, 'Unremunerative route' பற்றிக் குறிப்பிட்டார்கள். என்னிடத்திலேகூட மாண்புமிகு உறுப்பினரவர்கள் சொல்லியிருக்கிறார்கள். 'Unremunerative route' -களைப் பொறுத்த வரையில், போக்குவரத்துக் கழகங்கள், கிட்டத்தட்ட 1 கோடி ரூபாய்க்கு மேல் இழப்பு இருந்தும், அந்த ரூட்டுகளை மக்களின் நன்மைக்காக இயக்கிக்கொண்டிருக்கிறார்கள். ஆகையால் என்ன காரணத்திற்காக இது நிறுத்தப்பட்டிருக்கிறதென்பதைப் பார்த்து, மாண்புமிகு உறுப்பினரவர்கள் பல்வேறு துயரங்களிலிருந்தும், தொல்லைகளிலிருந்தும் விடுதலை பெறும் வகையில், அதற்கான நடவடிக்கையை அரசாங்கம் நிச்சயம் எடுக்குமென்று தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

பொதுவாக இன்னொரு கருத்து சொல்லப்பட்டது. இந்த வருவாயின் மூலம் சாலை வசதிகளை மேம்படுத்துவதற்கு அதிகமாகச் செலவிட வேண்டுமென்ற கருத்து சொல்லப்பட்டது. ஏராளவுக்கு இந்தியத் துணைக் கண்டத்தைப் பார்க்கிறபோது, தமிழ் நாடு, பஞ்சாப், மராட்டியம் போன்ற மாநிலங்கள் சாலை வசதியிலே முன்னால் நின்றனவென்று சொல்லக்கூடாது. சாலை வசதிகளைப் பெருக்குவதற்கு, தமிழ் நாட்டைப் பொறுத்த வரையில், ஏராளமான பணத்தைச் செலவு செய்துகொண்டிருக்கிறோம். குறிப்பாக 1,500-க்கு மேற்பட்ட மக்கள் தொகையுள்ள கிராமங்கள் அனைத்துக்கும் சாலை வசதிகளைச் செய்து தர வேண்டுமென்று கடந்த 3 ஆண்டுகளாக நிறைவேற்றி வருகின்ற நம்முடைய திட்டத்தை, 'Fifth Plan Approach Paper' -ல் போட்டு, மற்ற மாநிலங்களுக்கு அதை 'Guide lines' -ஆக மத்திய அரசு அனுப்பியிருக்கிறது. சாலைகளுக்கு ஏராளமாக நிதி ஒதுக்கம் செய்ய வேண்டும்; சாலை இல்லாத ஊர்களுக்கும், கிராமங்களுக்கும் அந்த வசதிகளைச் செப்பணிட்டுத் தர வேண்டுமென்று பார்க்கிறபோது, நம்முடைய அரசு அதில் முன் நிற்கிறதென்பதையும் நான் மாண்புமிகு உறுப்பினர்களுடைய கவனத்திற்குக் கொண்டு வருகிறேன்.

அதேபோல் கிளாஸ் 21 பற்றி மாண்புமிகு எதிர்க் கட்சித் தலைவரவர்கள் சொன்னார்கள். விவசாயம் என்று குறிப்பிடுகிறபோது, அதிலே 'Tractor Trailer' -ம் சேர்த்திருக்கிறதென்பதை அவர்களுடைய கவனத்திற்குக் கொண்டுவருகிறேன். ஆக, பல்வேறு வகையான விளக்கங்களும் அந்தந்தப் பிரிவிலேயே இருக்கிற காரணத்தாலே, இந்தச் சட்ட முன்வடிவை நிறைவேற்றித் தர வேண்டுமென்று கேட்டு, அமைகிறேன். வணக்கம்.

118 தமிழ்நாடு 1974 ஆம் ஆண்டு மோட்டார் வண்டிகள் வரி விதிப்புச்
சட்ட முன்வடிவு (சட்டப் பேரவை சட்ட முன்வடிவு
எண் 10/1974)

[1974 மார்ச் 27]

மாண்புமிகு மேலவைத் துணைத் தலைவர்: மாண்புமிகு எதிர்க் கட்சித் தலைவரவர்கள் தம்முடைய திருத்தத்தைத் திரும்பப் பெறுகிறாரா அல்லது வலியுறுத்துகிறாரா?

திரு. கே. ராஜாராம்: தலைவரவர்களே, மாண்புமிகு அமைச்சரவர்களுடைய விளக்கத்திற்குப் பின்னால் நான் வலியுறுத்த விரும்பவில்லை.

திருத்தம், அவையின் அனுமதியுடன், திரும்பப் பெறப்பட்டது.

மாண்புமிகு மேலவைத் தலைவர்: அவை முன் உள்ள பிரச்சினை:

“சட்டப் பேரவையால் நிறைவேற்றப்பட்ட தமிழ்நாடு 1974 ஆம் ஆண்டு மோட்டார் வண்டிகள் வரி விதிப்புச் சட்ட முன்வடிவு (சட்டப் பேரவை சட்ட முன்வடிவு எண் 10/1974) பரிந்துரை செய்வதற்காக ஆய்விற்கு எடுத்துக் கொள்ளப்பட வேண்டும்”.

தீர்மானம், அவையின் முடிவிற்கு விடப்பட்டு, நிறைவேற்றப்பட்டது.

மாண்புமிகு மேலவைத் துணைத் தலைவர்: பிரிவு 2, பரிந்துரைகள் ஏதுமில்லை. பிரிவு 3, திரு. ஏ. ஆர். தாமோதரன்.

பிரிவு 3.

Thiru A. R. DAMODARAN: Sir, I move—

“That this House recommends to the Legislative Assembly that sub-clause (2) of clause 3 be omitted and that sub-clause (3) be re-numbered as sub-clause (2)”.

Thiru G. VASANTHA PAI: Sir, I second it.

Thiru A. R. DAMODARAN: Sir, I am thankful to the Honourable Minister for his explanation that all that has been done in this new Bill is to state the extent of increase in terms of percentage and not in terms of amount as was originally provided for in the original Act. Sir, in 1931, there may have been some justification for the Government to reserve certain powers of taxation by notification, since the Act itself was new and sufficient experience had not been gained by the Government in the administration of that Act. But, I fail to understand why, when they have laid down such an elaborate schedule, after a great deal of thought and discussion, as has been laid down in

1974 மார்ச் 27]

[Thiru A. R. Damodaran.)

the present Bill, the Government should reserve this power to raise the tax by almost 50 per cent. The question that I would like to ask the Honourable Minister is: How often has this power been used from 1931? Have any Government increased the tax by notification? If it has been so increased, to what extent has such increase been given? If they have not taken recourse to this provision in the Act, then why is it necessary to have this provision in the Act? I raise this on very strong grounds of principle because the powers of taxation cannot be delegated to the Government, although in certain cases like sales tax, we may have given this power to the Government to alter the rates of tax by notification in special circumstances. For example, the sales tax on foodstuffs had to be removed since the price had registered a rise and since the consumers were very much concerned about it. But in the case of Motor Vehicles Taxation Act, when the tax itself has been raised and a surcharge of 5 per cent has been imposed, what is the reason for the Government to have this power? Why is it necessary? Secondly, why do the Government want to have such enormous limits for increasing the tax up to 50 per cent of the basic tax? Even when the Income-tax Act is considered, if a power is sought to be given to the Finance Minister of the Government of India that he may by notification raise the rates of tax by 50 per cent, I do not think Parliament would accept it. From the point of view of principle, we must clearly understand the reason why the Government want this power and the circumstances under which this power will be used. Only if the Honourable Minister is able to give an explanation, we can consider whether the amendment should be pressed or not.

(பிற்பகல் 5-20)

மாண்புமிகு திரு. ச. இராமச்சந்திரன் : தலைவர் அவர்களே, மாண்புமிகு உறுப்பினர் திரு. தாமோதரன் அவர்களே பேசுகிறபோது சொன்னார்கள், இந்த 'பவர்' எத்தனை தடவை பயன்படுத்தப்பட்டிருக்கிறது என்ற கணக்கைக் கொடுங்கள் என்று. ஆகவே This is a harmless provision, I think, even according to the hon. Member Thiru Damodaran.

ஏற்கெனவே நிறைவேற்றப்பட்ட சட்டத்திலே இருக்கின்ற அதிகாரத்தைத்தான் இந்தச் சட்டத்திலே போட்டிருக்கின்றோம். 50 சதவிகிதம் என்று போட்டு

120 தமிழ்நாடு 1974 ஆம் ஆண்டு மோட்டார் வண்டிகள் வரி விதிப்புச்
சட்ட முன்வடிவு (சட்டப் பேரவை சட்ட முன்வடிவு
எண் 10/1974)

[திரு. ச. இராமச்சந்திரன்]

[1974 மார்ச் 27]

விட்ட காரணத்தாலேயே அந்த 50 சதவிகிதம் வரியை சட்ட மன்றப் பேரவையோ மேலவையோ கேட்காமல் அரசாங்கம் விதித்துவிடும் என்று சொல்வதும் சரியல்ல. ஏனென்றால் பிரிவு 25-ல் இரண்டாவது உட்பிரிவைப் பார்க்கிறபோது

“Every rule made or notification issued under this Act shall, as soon as possible after it is made or issued, be placed on the table of both Houses of the Legislature, and if, before the expiry of the session in which it is so placed or the next session, both Houses agree in making any modification in any such rule or notification or both Houses agree that the rule or notification should not be made or issued, the rule or notification shall thereafter have effect only in such modified form or be of no effect, as the case may be.....”

என்று மிகத் தெளிவாக இருக்கிறது. ஆகையினாலே இந்தப் பிரிவின் மூலம் அரசாங்கம் இந்த அதிகாரத்தை வேண்டுமென்றே அபகரித்துக்கொள்ள வேண்டும் என்ற நிலை நிச்சயமாக இல்லை. 50 சதவிகிதம் என்று அவ்வளவு கூடுதலாகப் போடவேண்டிய அவசியம் என்ன, கொஞ்சம் குறைத்திருக்கலாமே என்று சொன்னார்கள். நான் மாண்புமிகு உறுப்பினர் அவர்களுக்குத் தெரிவித்துக்கொள்வது, 50 சதவிகிதம் என்று ஒரு ‘அப்பர் லிமிட்’ போடு கிறோமே தவிர, அதனாலே எந்த விதமான பாதகமும் சட்ட மன்றப் பேரவைக்கோ மேலவைக்கோ தெரியாமல் நடந்துவிடாது.

THIRU A. R. DAMODARAN: Sir, the Honourable Minister himself has stated that he is not aware of this provision being used from 1931 to 1974. I am not also aware of that. I am only raising it on grounds of principle. When we are trying to rationalise a Bill, then one of the immediate rationalisation that should be brought in is to dispense with all innocuous provisions—the Honourable Minister called it harmless, but I term it innocuous—in the parent Act. My real objection is not that I apprehend that the Honourable Minister will, day after tomorrow, raise the tax by notification, after the Legislature has been adjourned. But, I consider this to be an unnecessary power given to the Government and it is likely to be exercised in a fashion that may not be conducive to the privileges of the Legislature. The second point is: The Honourable Minister has drawn our attention to clause 25 of the Bill whereby all rules and

1974 மார்ச் 27]

[Thiru A. R. Damodaran]

notifications are placed on the table of the Legislature and I am well aware of that. Even today a number of notifications have been placed on the table of the House and everyday such notifications are placed on the table of the House. If we are expected to read all those notifications and place resolutions on the basis of those notifications, then I am afraid that the Legislature must meet not for 40 days but for 140 days in a year. I am aware of the fact that we have the power to discuss a rule or a notification placed on the table of the House. But my point is: Why should the Government present us with a fait accompli in the form of increase in taxes and then ask us to table a resolution to discuss this matter? Generally, even in respect of Bills, we do not get 24-hours time to read, and I am afraid we do not have the time to go through all the rules and notifications. It is our fault and I accept the fault. Therefore, Sir, purely on grounds of principle, I would request that in a measure of rationalisation, we should drop all these innocuous and harmless sub-clauses and, therefore, I urge that this recommendation be accepted by the House.

மாண்புமிகு மேலவைத் துணைத் தலைவர் : திரு. தாமோதரன் அவர்கள் பரிந்துரை அவையின் முடிவிற்கு விடப்படுகிறது. அவை முன் உள்ள பிரச்சினை—

“ That this House recommends to the Legislative Assembly that sub-clause (2) of clause 3 be omitted and that sub-clause (3) be re-numbered as sub-clause (2) ”

பரிந்துரை, அவையின் முடிவிற்கு விடப்பட்டு, தோல்வியுற்றது.

பிரிவு 3—பரிந்துரை ஏதும் இல்லை.

பிரிவு 4.

THIRU A. R. DAMODARAN : Sir, I move—

“ That this House recommends to the Legislative Assembly that in clause 4, sub-clause (1), before the word ‘ quarterly ’, the word ‘ monthly ’ be inserted.”

THIRU G. VASANTHA PAI : I second it.

[1974 மார்ச் 27]

THIRU A. R. DAMODARAN : Sir, I think this recommendation can be accepted very easily by the Honourable Minister because it does not visualise any loss of income to the Government. The only reason I wish to state is that the rate of tax for a passenger bus of 60 seats is of the order of Rs. 8,000 per quarter or Rs. 32,000 per year and now what we expect is that in the beginning of the quarter, in the first 15 or 20 days of the quarter, the entire amount of Rs. 8000 is to be paid as advance by the bus owner to have the vehicle on the road for the remaining three months. My only request is that this quarterly tax of Rs. 8,000 may be allowed to be paid in monthly instalments of Rs. 2,666 or whatever the one-third comes to. Certainly, the Government may frame rules insisting that it should be paid before the 10th of each month and in this way the ways and means position of Government is not likely to be seriously affected because what the Government are now doing is a sort of advance tax that they are collecting from the bus owners. Considering the very heavy incidence of taxes and knowing the financial stability of many bus operators who are borrowing money at rates of 24 and 32 per cent in the open market, I think some measure of relief should be given to them in this sense and I hope, Sir, that this very harmless amendment will be accepted by the Honourable Minister.

மாண்புமிகு திரு. ச. இராமச்சந்திரன் : தலைவர் அவர்களே, மோட்டார் வாகன வரிச் சட்டத்தில் கால் ஆண்டுக்கு ஒரு முறை வரி தரவேண்டும் என்கின்ற பிரிவு இருக்கிறது. 'டேக்ஸேஷன் ஆன் பாசன்ஜர்ஸ் அண்ட் குட்ஸ் ஆக்ட்' என்ற சட்டத்தின்படி மாதந்தோறும் தரலாம் என்ற நிலைமை இருக்கிறது. ஆனால் நாம் அந்தச் சட்டத்தை மாற்றி, மோட்டார் வாகன வரிச் சட்டம் என்ற அமைப்புடன் கொண்டு வருகின்ற காரணத்தால், கால் ஆண்டுக்கு ஒரு முறை வரி செலுத்துவது பொருத்தமாக இருக்கும் என்ற விதி போடப்பட்டிருக்கிறது. அதோடு மட்டுமல்ல. மாதந்தோறும் வரி செலுத்தலாம் என்ற நிலைமையை ஏற்படுத்துகின்றபோது, அதற்கான நிர்வாகச் செலவுகளும், வரி செலுத்துகின்றார்களா என்று பார்ப்பதற்கான குறிப்புகளும் மிகக் கடினமாக இருக்கும் என்கின்ற காரணத்தாலேதான், அந்த விதி அப்படியே நிலைநிறுத்தி வைக்கப்பட்டிருக்கிறது என்பதைத் தெரிவித்துக் கொள்கின்றேன்.

1974 மார்ச் 27]

THIRU A. R. DAMODARAN : Sir, I beg leave of this House to withdraw the amendment. I was only proposing it for the sake of convenience, but since it is not found to be acceptable, I am not pressing it.

பரிந்துரை, மேலவையின் அனுமதியுடன், திரும்பப் பெறப்பட்டது.

பிரிவுகள் 5 முதல் 10 வரை—பரிந்துரை ஏதும் இல்லை.

புதுப் பிரிவு 10-A.

THIRU A. R. DAMODARAN : Sir, I move—

“ That this House recommends to the Legislative Assembly that after clause 10, the following be added as clause 10-A :

‘ There shall be constituted for the State of Tamil Nadu a fund called the Tamil Nadu Municipal Road Development Fund to which ten per cent of the tax collected under clause 3 shall be credited and this fund so constituted shall only be expended for the development and maintenance of public roads in Municipal areas. ’ ”

THIRU G. VASANTHA PAI : Sir, I second it.

THIRU A. R. DAMODARAN : Sir, I would like to explain this in view of the explanation that has been given by the Honourable Minister who quoted certain clauses in the Act, whereby provision would be made for apportioning the taxes under clause 17. Sir, clause 17, I think, is intended to share the increased amount of toll compensation paid to Municipalities. Sir, I hope that in Cuddalore—which is the only Municipality for which I have the figure—in 1931 the toll compensation was fixed at Rs. 30,000. The total revenues collected by motor vehicles taxes in 1931 would have been less than, I think, half-a-crore of rupees. Even rupees half-a-crore is very gross over-estimation; it was probably of the order of Rs. 25 or 26 lakhs and the toll compensation that was fixed was Rs. 30,000 per annum. Under clause 17, all that is contemplated is probably that the extent of toll compensation may be increased by 50 per cent or 40 per cent. But, my point was that we should have a definite percentage of the proceeds of the motor vehicles taxes reserved for road development in urban areas,

[Thiru A. R. Damodaran.]

[1974 மார்ச் 27]

Municipalities and Corporations, and unless a statutory fund is created, it would very well result in the Municipal roads being neglected. In fact, considering the use of these roads by vehicles, I consider that such a statutory fund is absolutely essential. Only two years ago, I remember, for the development of rural roads, the Government of Tamil Nadu had raised the amount of loan or grant from Rs. 1 crore to Rs. 3 crores. Under the provisions of this Act, the total collections that are likely to be given, I do not think, will exceed Rs. 2.25 or Rs. 2.50 crores and by creation of this fund, we have not given the additional resources to the Panchayat areas. Since the hon. the Leader of the Opposition was very much interested in rural roads, I may tell him that the Government have made far greater provision in the past for the development of rural roads than what is contemplated in this measure. In fact, even in Municipalities, I know that loans and grants are being given under various heads. But, what is required is a statutory fund and a statutory obligation on the part of the Government to give the resources to the Municipalities and on the part of the Municipalities to spend the resources on roads. Whatever may be said of that, I agree that Highways in Tamil Nadu have been fairly well developed. But, considering the very heavy use to which the roads are being put at present, especially the number of buses that have been introduced by the new Corporations, the wear and tear of these roads is definitely increasing and the obligation of maintenance—the financial obligation of maintenance—will undoubtedly increase. I think it is only fair that municipalities and local bodies, the 96 municipalities—should also be given the benefit of road development fund and I am sure that in view of the sympathy which the Government have in regard to the availability of resources with municipalities they will find it possible to accept this recommendation.

(பிற்பகல் 5-30)

மாண்புமிகு திரு. ச. இராமச்சந்திரன் : தலைவரவர்களே, கிராமப்புறச் சாலைகளுக்கு எப்படி தனியாக நிதி ஒதுக்கிடு இருக்கின்றதோ அதுபோல நகர்ப்புறச் சாலைகளுக்கும் இந்தச் சட்டத்தின்கீழ் நிதி ஒதுக்கிடு இருக்க வேண்டும் என்று மாண்புமிகு உறுப்பினர் திரு. தாமோதரன் அவர்கள் குறிப்பிடுகின்றார்கள். கிராமப்புறங்களை நகர்ப்புறங்களோடு இணைக்கத்தக்க வகையில் நாம் கிராமப்புறச் சாலைகளை அமைக்க ஏன் முக்கியத்துவம் கொடுக்க

1974 மார்ச் 27]

[திரு. ச. இராமச்சந்திரன்]

வேண்டும் என்பதைச் சற்று எண்ணிப் பார்க்கும்போது, பல்லாயிரக்கணக்கான கிராமங்களுக்கு நாம் இன்னும் முறையாக சாலைகளை அமைக்க வேண்டியவர்களாக இருக்கிறோம். அது மட்டுமில்லை. கிராமப்புறங்களுக்குச் சாலைகள் அமைப்பது என்பதற்கு கிராமங்களிலுள்ள மக்களை நகரங்களுக்கு அழைத்து வருவது என்பது பொருள். நகரப்புறங்களிலே உள்ள சாலைகளை மேம்பாடு அடையச் செய்வது என்பது ஏற்கெனவே நகரங்களிலே உள்ள சாலைகளை மேம்பாடு அடையச் செய்வது என்பதாகும். ஆனால் எதற்கு முதன்மை தர வேண்டும் என்பதைப் பார்க்கும்போது, சாலைகளே இல்லாது அல்லது முறையாக சாலைகள் அமைக்கப்படாது இருக்கும் கிராமங்களுக்குத்தான் முதலிடம் தர வேண்டும் என்ற அடிப்படையில்தான் இந்த வரிவிதிப்பு தனியாக ஏற்படுத்தப்பட்டு அதன்மூலம் கிடைக்க இருக்கும் தொகை முழுவதையும் கிராமப்புறச் சாலைகளுக்கு என நிதியாக ஒதுக்கப்பட இருக்கின்றது. நகரங்களைப் பொறுத்த வரையில், ஏற்கெனவே டோல் கேட் மூலமாகவும், வேறு பல லைசென்ஸிங் முறைகள் மூலமாகவும் அவர்களுக்குக் கிடைக்கும் நிதி இழப்பினை ஈடுசெய்ய பிரிவு 17 வழி வகை செய்கின்றது. உறுப்பினர் அவர்களே குறிப்பிட்டதைப் போல, நகராட்சிகளுக்கு கடன்களாகவும் மானியங்களாகவும் அரசு பல்வேறு வகையில் நிதியினை வழங்கி வருவதால், இருக்கும் நிதியினை வைத்து யாருக்கு முதலிடம் கொடுப்பது என்பதைப் பார்க்கும்போது—சாலையே இல்லாத ஒரு கிராமத்திற்கு சாலை அமைப்பது நல்லதா அல்லது நகரங்களிலே இருக்கும் சாலைகளை மீண்டும் மீண்டும் மேம்பாடு அடையச் செய்வதா—என்று பார்க்கும்போது, பரவலாகப் பயன்படும் முறையில் கிராமங்களுக்குத்தான் நாம் முதலிடம் தரவேண்டியவர்களாக இருக்கின்றோம்.

மாண்புமிகு மேலவைத் துணைத் தலைவர் : திரு. தாமோதரன் தமது பரிந்துரையைத் திரும்பப் பெறுகிறாரா?

THIRU A. R. DAMODARAN : Sir, only one word of explanation, before I withdraw this recommendation. The Hon. Minister, in his remarks, may have conveyed the impression that I wanted funds to be created for municipalities at the expense of rural roads. I wish to mention clearly that a separate road fund has been created for rural areas and I am fully in support of it. I know that many rural roads have not been developed. My only plea was that out of the proceeds of the motor vehicles tax amounting to Rs. 25 crores, if we set apart, say, 10 per cent for the development of municipal roads, an essential infra-structure would also be

[Thiru A. R. Damodaran]

[1974 மார்ச் 27]

helped for development. That was the only intention of my recommendation. I fully agree with him that rural roads require development. In view of the fact that he has stated that he will be very generous in giving more funds to the municipalities under clause 17 of the Bill, I accept that as a very solemn assurance and I do not press this recommendation.

பரிந்துரை, அவையின் அனுமதிபுடன், திரும்பப்பெறப்பட்டது.

பிரிவுகள் 11 முதல் 26 வரை—பரிந்துரை ஏதும் இல்லை.

SCHEDULE.

THIRU A. R. DAMODARAN: Sir I move—

“ That this House recommends to the Legislative Assembly that in the Schedule, in column (2) against Entry 4, I (a) and (b), for the figures ‘30’ and ‘75’, the figures ‘15’ and ‘35’ be substituted respectively. ”

The recommendation was duly seconded.

THIRU A. R. DAMODARAN: Sir, this is a very simple recommendation and I have only recommended the reduction of the taxes in respect of certain types of vehicles. May I explain, Sir, that according to this Schedule, I am under the impression that a particular class of vehicles known as taxis will come under this entry and that they are expected to pay the tax of Rs. 30 or Rs. 75, depending upon the number of passengers that they have to carry? Sir, since November 3, 1973, when the excise duty on petrol was increased by Rs. 1.07 and again on March 2, 1974 when the price of petrol has been increased by 34 paise, resulting in the selling price of petrol having gone up from Rs. 1.44 per litre to Rs. 3.06 per litre, all the taxis in every State in India are in a desperate position and many of the taxi-owners who are self-employed artisans who were given loans from the nationalised banks are now surrendering their permits and asking for permission to sell these taxis, as it has become absolutely impossible for them to run the taxis, even granting that some increase in fares is sanctioned by the Government. We were under the impression that if the fares for the taxis were increased by 40 or 50 paise in view of the increase in the price of petrol, the taxi-owners would be automatically compensated and they would be able to earn the same amount as

1974 மார்ச் 27] [Thiru A. R. Damodaran.]

they were earning before. But, unfortunately, actual experience has shown that 50 per cent of the plying time of the taxis has been reduced and thousands of taxis all over India are waiting and idling on the pavements, not being able to collect the necessary fares. They are operating under extraordinarily difficult circumstances. Since the amount of money that is lost by the Government will not be substantial, if this concession is accepted. I would plead with the Government to accept this recommendation. The total number of taxis we may have in this State will be less than 3,000 or 4,000 and I am sure the amount of loss can easily be compensated by other ways of raising revenue for which we have also given the necessary powers to the Government. I would urge the Government to consider whether this small recommendation which is intended to benefit a very hard hit community at present because of the petrol-price-increase could be accepted.

மாண்புமிகு திரு. ச. இராமச்சந்திரன் : தலைவரவர்களே, ஆட்டோ ரிக்ஷாக்களுக்கும் வாடகைக் கார்களுக்கும் வரியினைக் குறைக்க வேண்டுமென்று மாண்புமிகு உறுப்பினர் திரு. தாமோதரன் அவர்கள் கோரியிருக்கின்றார்கள். இப்போது ஆட்டோ ரிக்ஷாக்களுக்கு மூன்று மாதத்திற்கு 30 ரூபாய் என்றும் வாடகைக் கார்களுக்கு மூன்று மாதங்களுக்கு ரூபாய் 75 என்றும் வரி இருக்கின்றது. இது ஏற்கெனவே இருந்துவரும் வரி. எல்லோருக்கும் வரி கூடும் போது இந்த வாகனங்களுக்கு வரியைக் கூடுதலாகப் போடாது இருப்பதே அவர்களுக்கு முதலாவது லாபம். அது மட்டுமில்லை, இப்போதுள்ள ரூ. 30-ஐ ரூ. 15 என்றும், வாடகைக் கார்கள் விஷயத்தில் இப்போதுள்ள ரூ. 75-ஐ ரூ. 35 என்றும் குறைக்கலாம் என்றும் திருத்தம் கொடுத்திருக்கின்றார்கள். இதன் மூலம் மாதம் ஒன்றுக்கு ஐந்து ரூபாய் ரிஸீஃப் கிடைக்கக் கூடும். மாதம் ஒன்றுக்கு ஐந்து ரூபாய் நிவாரணம் கிடைப்பதன் மூலம் அவர்களுடைய கஷ்டங்கள் நீரும் என்று திரு. தாமோதரன் அவர்களும் நிச்சயம் நம்ப மாட்டார்கள். நானும் நம்பத் தயாராயில்லை.

(பிற்பகல் 5-40)

திரு. கே. ராஜாராம் : தலைவரவர்களே, இதன் மூலம் அரசாங்கத்திற்கு ஏற்படும் நஷ்டம் எவ்வளவு இருக்கும் என்று அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. ச. இராமச்சந்திரன் : தலைவரவர்களே, அரசாங்கத்திற்கு ஏற்படுகிற நஷ்டம் எவ்வளவு என்று பார்ப்பதை விட, ஒருவருக்கு நிவாரணம் அளிப்பது பலனளிக்கக் கூடியதாக இருக்கிறதா இல்லையா என்பதைத்

128 தமிழ்நாடு 1974 ஆம் ஆண்டு மோட்டார் வண்டிகள் வரி விதிப்புச் சட்ட முன்வடிவு (சட்டப் பேரவை சட்ட முன்வடிவு எண் 10/1974)

[திரு. ச. இராமச்சந்திரன்]

[1974 மார்ச் 27]

பொறுத்துத்தான், செய்ய வேண்டுமே தவிர, நமக்கு இதிலே என்ன குறைவு என்று பார்த்துச் செய்துகொண்டு போனால், அது நல்ல அரசாங்கத்திற்கு அழகாக இருக்காது. ஆகையினாலே ஏதோ மாதத்திற்கு ஆட்டோ ரிக்ஷா விற்கு 5 ரூபாயும், டாக்ஸிக்கு 10 ரூபாயும் நிவாரணம் அளிப்பதன் மூலம் இன்றைக்கு ஏற்பட்டிருக்கிற பல பிரச்சினைகளைத் தீர்ப்பது என்பது இயலாத காரியம். ஆகையினாலே இந்தப் பரிந்துரையை மாண்புமிகு உறுப்பினர் திரு. தாமோதரன் அவர்கள் வற்புறுத்த வேண்டாமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

மாண்புமிகு மேலவைத் துணைத் தலைவர் : உறுப்பினர் தமது பரிந்துரையை வலியுறுத்துகிறாரா?

THIRU A. R. DAMODARAN: Sir, I do not press the recommendation.

பரிந்துரை, அவையின் அனுமதியுடன், திரும்பப்பெறப்பட்டது.

மாண்புமிகு திரு. ச. இராமச்சந்திரன் : தலைவரவர்களே,

“தமிழ்நாடு, 1974 ஆம் ஆண்டு, மோட்டார் வண்டிகள் வரி விதிப்புச் சட்ட முன்வடிவு (சட்டப் பேரவை சட்ட முன்வடிவு எண் 10/1974) திருப்பியனுப்பப்படவேண்டும்”

என்று முன்மொழிகிறேன்.

மாண்புமிகு மேலவைத் துணைத் தலைவர் : அவை முன் உள்ள பிரச்சினை :

“தமிழ்நாடு, 1974 ஆம் ஆண்டு, மோட்டார் வண்டிகள் வரி விதிப்புச் சட்ட முன்வடிவு (சட்டப் பேரவை சட்ட முன்வடிவு எண் 10/1974) திருப்பியனுப்பப்படவேண்டும்”.

தீர்மானம், அவையின் முடிவிற்கு விடப்பட்டு, நிறைவேற்றப்பட்டது.

3. 1973-74 ஆம் ஆண்டிற்கான துணைச் செலவு குறித்த இறுதி விவர அறிக்கை மீது விவாதம்.

திரு. க. அறிவழகன் : மாண்புமிகு தலைவரவர்களே, இந்தத் துணை நிதி அறிக்கையின் மீது நடைபெறுகிற விவாதத்தில் என்னையும் பேச அனுமதித்த தற்காக நன்றி தெரிவிக்கக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன். சமீபத்தில் தமிழ் நாட்டிலிருக்கிற பல்லாயிரக்கணக்கான ஆசிரியர்கள் மகிழ்கிற முறையில் இடைநிலை ஆசிரியர்களுக்கும், அவர்களோடு இணைந்த சிறப்பாசிரியர்களாக இருக்கிற

1974 மார்ச் 27]

[திரு. க. அறிவழகன்]

உடற் கல்வி ஆசிரியர் போன்றவர்களுக்கும் தேர்வு நிலை ஊதியம் 10 ஆண்டு களிலே வழங்கியிருக்கிறது. இந்தப் பெரிய உதவி, ஆசிரியர் உலகத்தில் பெரு மகிழ்ச்சியை உருவாக்கியிருக்கிறது. இதற்கு நான் நம்முடைய முதலமைச்சரவர்களுக்கும், கல்வியமைச்சரவர்களுக்கும் என்னுடைய மனமார்த்த நன்றி யறிதலைத் தெரிவிக்கக் கடப்பாடுடையவனாக உள்ளேன். பத்து ஆண்டுகளிலே தேர்வு நிலை ஊதியம் வழங்கியதனால் ஏற்பட்டிருக்கிற மகிழ்ச்சியைத் தெரி விக்கிற அதே நேரத்தில், இதற்கு முன்னால் மிகக் குறைந்த எண்ணிக்கையுள்ள சில பல ஆசிரியர்களுக்கு விடப்பட்டிருக்கிறது. அந்தத் தேர்வு நிலை ஊதியங் களைப் பற்றிய செய்திகளைத் தெரிவிக்கக் கடமைப்பட்டுள்ளேன். அதிலே உடற் பயிற்சி ஆசிரியர்களில் ஹையர் கிரேடு ஆசிரியர்கள் என்று தமிழ்நாடு எங்கும் ஏறக்குறைய 200 ஆசிரியர்கள் இருக்கிறார்கள். ஊதியக் குழு 1971-ம் ஆண்டு பரிந்துரையில் அவர்களுக்கென்று ஒரு தேர்வு நிலை ஊதியத்தையே அறிவிக்க மறந்து விட்டது. தேர்வு நிலை ஊதியம் என்று அறிவிக்கவே மறந்துவிட்ட காரணத்தினால், அவர்களெல்லாம் 45, 50 வயதானவர்களான நிலையில், இந்தத் தேர்வு நிலை ஊதியம் வாங்காமல் வேதனைப்பட்டுக்கொண் டிருக்கிறார்கள். அவர்களுக்கென்று தேர்வு நிலை ஊதியம், செலக்ஷன் கிரேடு ஸ்கேல் வழங்க வேண்டும். அந்த ஸ்கேல் ஏறக்குறைய 300 ரூபாயில் ஆரம் பித்து, 20 ரூபாயாக ஏறி, 500 ரூபாய் வரையில் போய் முடிய வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்வேன்.

அடுத்து, நம் நாட்டில் இருக்கிற 400 ரூபாய்க்குக் குறைவாக சம்பளம் வாங்குகிற பல்வேறு துறை அலுவலர்களுக்கு, நம்முடைய செக்டேரியட்டில் பணியாற்றுகிற சூப்பிரண்டு என்று அழைக்கப்படுகிற தலைமை எழுத்தர் களுக்குக் கூட, மிகச் சிறப்பான அரசிதழ் பதிவு அந்தஸ்தை இந்த அரசு வழங்கியுள்ளது. ஆனால் அவர்களை விட இரண்டு டிகிரி வாங்கியவர்கள், மிகப் பெரும் பொறுப்பை வகிக்கிறவர்கள், 500 விருந்து 1,000 வரை மாணவர்களை நடாத்திச் செல்ல தலைமை ஏற்றிருக்கிற தலைமை ஆசிரியர்களுக்கு இன்னும் அரசிதழ் பதிவு, கெஸ்டட் அந்தஸ்து அளிக்கப்படவில்லை. அதையும் அளிக்க வேண்டுமென்று நான் கேட்டுக்கொள்வேன். அவ்வாறு கெஸ்டட் அந்தஸ்து அவர்களுக்கு அறிவிக்கிற நேரத்தில் நம்முடைய 'பி' விங் பள்ளிகளில் கெஸ்டட் அந்தஸ்து பெற்ற தலைமை ஆசிரியர்கள் இருக்கிறார்களே, அவர்களை என்ன செய்வது என்று கேட்கிறார்கள். அவர்களை முதல் நிலை தலைமை ஆசிரி யர்கள் என்று எளிதாக ஆக்க முடியும் என்று நான் தெரிவித்துக்கொள்வேன்.

அடுத்து, 'பி' விங் பள்ளிகள் என்பவை தனித்து இயங்குகிற நிலையில் உள்ளன என்று கல்வியமைச்சரவர்கள் ஒரு கேள்விக்கு பதில் சொல்கிற நேரத்தில் இந்த மன்றத்தில் குறிப்பிட்டுள்ளார்கள். அதை நான் வரவேற்

[திரு. க. அறிவழகன்]

[1974 மார்ச் 27]

கிறேன். 'பி' விங் பள்ளிகள் தனித்து இயங்குகிற அதே நேரத்தில், அந்தப் பள்ளிகளில் வேலை பார்க்கிற எல்லா ஆசிரியர்களுக்கும், எம்.பி.எஸ்.ஸி.யில் தேர்ந்தெடுக்கப்பட்ட ஆசிரியர்களாக இருந்தால் கூட, 'பி' விங்-ஐச் சேர்ந்தவர்கள்தான் என்ற முறையில் அவர்களுக்கு உறுதிகள் தரப்பட வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்வேன். தமிழ்நாட்டில் 'பி' விங் பள்ளிகளில் முப்பது ஆயிரம் ஆசிரியர்கள் வேலை பார்க்கிறார்கள். 'ஏ' விங் பள்ளிகளில் பத்து ஆயிரம் ஆசிரியர்கள் வேலை பார்க்கிறார்கள். இதில் 'பி' விங் பள்ளிகளில் பணியாற்றுகிற முப்பது ஆயிரம் ஆசிரியர்கள் நம்முடைய கிராமப்புறங்களில் மிகச் சிறந்த கல்வித் தொண்டாற்றிக்கொண்டிருக்கிறார்கள். அவர்கள் இன்றைய தினம் இதை இணைக்காமலிருக்கிற முறையில், மேலும் அவர்களுக்குச் சில உரிமைகள் கிடைக்கும் என்று மகிழ்ச்சியடைந்திருக்கிறார்கள். அவர்களை இன்றைய தினம் 'ஏ' விங்கோடு இணைத்த காரணத்தினால், அவர்களிலே சில பேர், பி.டி. ஆசிரியர்கள், 1—4—70-க்குப் பின் நியமிக்கப்பட்டவர்கள் தங்களுடைய ஊதிய உயர்வினை இழந்திருக்கிறார்கள். அவர்கள் இந்த ஊதிய உயர்வினை இழக்காமல் இருக்க வேண்டுமென்பதற்காக 1—4—73-இலே அவர்கள் ஒரு கிளர்ச்சி செய்தார்கள். அவர்கள் கேட்ட கோரிக்கைகளை நம்முடைய அரசு மனமுவந்து ஏற்றுக்கொண்டிருக்கிறது. அந்த முறையில் 1—4—70-லிருந்து சேர்ந்த 'பி' விங் ஆசிரியர்களுக்கு, பி.டி. ஆசிரியர்களுக்கு, அவர்களுக்குரிய இன்கிரிமெண்ட்ஸ் வழங்கப்பட வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்வேன். இன்கிரிமெண்ட் அவர்களில் சில பேர்களுக்கு முடக்கப் பட்டிருக்கிறது. அதுவும் செங்கற்பட்டு மாவட்டத்தைச் சேர்ந்தவர்களுக்கு முடக்கப்பட்டிருக்கிறது. அவர்கள் ஆறு ஆண்டுகளிலேயே செலக்ஷன் கிரேடு பெற்று மிக மகிழ்ச்சியாக இருந்தார்கள். இன்றைய தினம் அந்த மகிழ்ச்சி, ஊக்க ஊதியத்தை முடக்கிய காரணத்தினால், குறைந்திருக்கிறது. அவர்களுக்கும் தரவேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்வேன்.

அடுத்து, வணிக இயல் பயில்விக்கும் ஆசிரியர்களுக்கு தேர்வு நிலை ஊதியத்தை ஊதியக் குழு வழங்கவில்லை. அவர்கள் 325 ரூபாய் சம்பளம் வாங்கிக்கொண்டு, முடக்கப்பட்ட நிலையில் இருந்துகொண்டு, அந்த ஊதிய நிலையிலேயே இருக்கிறார்கள். அவர்களுக்கு மிக விரைவிலே தேர்வு நிலை ஊதியம் அறிவிக்கப்பட வேண்டுமென்று நான் கேட்டுக்கொள்வேன்.

தமிழ் ஆசிரியர்களுக்கு வழங்கப்பட்டுள்ள சலுகைகள் எல்லா மொழி ஆசிரியர்களுக்கும் வழங்கப்படும் என்று நம்முடைய மாண்புமிகு கல்வியமைச்சரவர்கள் சிவ் கூட்டங்களில் எடுத்துத் தெரிவித்திருக்கிறார்கள். இரண்டாம் நிலை தமிழ் ஆசிரியர்கள் இருப்பது போல, இரண்டாம் நிலை மொழி ஆசிரியர்கள்,

1974 மார்ச் 27]

[திரு. க. அறிவழகன்]

தெலுங்கு, இந்தி, மலையாளம் போன்ற எல்லா மொழி ஆசிரியர்களும் இருக்கிறார்கள். தமிழ் ஆசிரியர்களுக்கு வழங்கப்பட்டிருக்கிற எல்லாச் சலுகைகளையும் மொழி ஆசிரியர்களுக்கு வழங்குவதற்கான முயற்சி நடைபெற்று வருகிறது என்று அறிகிறேன். அதை வரவேற்கக் கடமைப் பட்டுள்ளேன்.

அடுத்தபடியாக, ஒரு செகண்டரி கிரேடு ஆசிரியர் அல்லது இடை நிலை ஆசிரியர் வேலை பார்த்த உயர் துவக்கப் பள்ளி, உயர் நிலைப் பள்ளியாக மாறுகிற நேரத்தில் அவரைக் கேட்காமலே கூட வேலையில் சேர்க்கப்படுகிறார். அவருடைய வேலைக் காலத்தை, தேர்வு நிலை ஊதியத்திற்குக் கணக்கிடாத ஒரு முறை இருந்து வருகிறது. அதை மாற்றி, அவர் உயர் தொடக்கப் பள்ளியில் வேலை பார்த்தாலும், ஆரம்பப் பள்ளியில் வேலை பார்த்தாலும், அவர் உயர்நிலைப் பள்ளியில் செகண்டரி கிரேடு ஆசிரியராகப் பணியாற்றுகிற காரணத்தினால், அந்தப் பணிக்காலம் அத்தனையும் இணைக்கப்பட வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்ள விரும்புகிறேன். இடை நிலை ஆசிரியர்களுக்கும் சிறப்பு ஆசிரியர்களுக்கும், அறிஞர் அண்ணா அவர்கள் முதலமைச்சராக இருந்தபோது, ஊக்க ஊதியம் என்று அவர்கள் ஏதாவது புதிய தேர்வுகளில் வெற்றி பெற்றால் தந்தார்கள். இடை நிலை ஆசிரியரோ அல்லது சிறப்பாசிரியரோ பி.யு.சி. இல் வெற்றி பெற்றாலும், பி.ஏ. இல் வெற்றி பெற்றாலும், அவர்களுக்கு ஊக்க ஊதியம் தருவதற்கு நம்முடைய விதி முறை ஒப்பவில்லை. ஆனால் பி.டி. என்ற பட்டம் வேண்டுமென்று கோரப்படுகிறது. நான் பி.டி. பட்டம் இல்லாமலேயே, பி.ஏ. படித்தாலும், பி.யு.சி. படித்தாலும், ஒரு விதவாதை இருக்கிறவர் வேறு ஒரு பகுதி படித்தாலும், அல்லது டிப்ளமா இன் ஜாக்ரஃபி வாங்கினாலும், எல்லாவற்றிற்கும் டபிள் இன்கிரிமெண்ட்ஸ் தரவேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்வேன். இன்றைய தினம் கல்வியமைச்சரவர்கள், 20 ஆண்டுப் பணிக்கு மேற்பட்ட பி.டி. ஆசிரியர்களுக்கு எப்படி ஊதிய இழப்பு ஏற்படுகிறது என்ற கேள்விற்கு பதிலளித்திருக்கிறார்கள். அதிலே முக்கியமாகக் கவனிக்கப்பட வேண்டியது, ஒருவர் எம்.ஏ. 1971-க்கு முன்னால் பாஸ் பண்ணியிருந்தால், அவருடைய சம்பளத்தில் வந்த அதிகப்படியான சம்பளம் மெர்ஜ் ஆகிவிடுகிறது. ஆனால் 1971-க்கு முன்னால் இருந்த ஒரு ஜூனியர் பி.டி. அஸிஸ்டெண்டு எம்.ஏ. பாஸ் செய்தால், அவருக்கு டபிள் இன்கிரிமெண்ட்ஸ் வருகிறது. வந்தவுடனே சீனியர் ஆசிரியரை விட ஜூனியர் ஆசிரியர் அதிகச் சம்பளம் பெறுகிறார், இரண்டு பேர்களுக்கும் எம்.ஏ. தகுதி இருந்தால், இந்த வேறுபாட்டைக் களைகிற முறையில் புதிய திட்டத்தை நாம் வகுத்தாக வேண்டும்.

[திரு. க. அறிவழகன்]

[1974 மார்ச் 27]

(பிற்பகல் 5-50)

இரண்டாம் நிலை தமிழ் ஆசிரியர்கள் பத்து ஆண்டுகளில் ஒரு வேளை எஸ்.எஸ்.எல்.ஸி. படித்து வெற்றி, பெறவில்லை என்றால், அவர்களுக்கு பத்து ஆண்டுகளுக்கு மேலானால், முதல் நிலை ஊதியம் தருகின்ற நல்ல முறையை நாம் வகுத்திருக்கிறோம். செகண்டரி கிரேடு ஆசிரியர்களைப் பொறுத்த வரையில், பி.ஏ., பி.டி., படிப்பு முடித்தவுடனே, அவர்களுக்கும் அந்தப் பட்ட தாரி ஆசிரியர்கள் சம்பளம் கொடுத்து விட வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

ராமகிருஷ்ண உயர்நிலைப் பள்ளி, முத்தையா செட்டியார் உயர்நிலைப் பள்ளி போன்ற சில உயர்நிலைப் பள்ளிகளில் 20 ஆண்டுகளுக்கு மேல் வேலை பார்த்த இடை நிலை ஆசிரியர்கள் 1960-ஆம் ஆண்டிலிருந்து 1970-ஆம் ஆண்டு வரையில் ரூபாய் 140 மட்டுமே சம்பளமாகப் பெற்று வந்தார்கள். அதே ரூபாய் 140 சம்பளத்தில் துவங்கிய பி.டி. ஆசிரியர்கள் நம்முடைய ஊதியக் குழுவின் பரிந்துரைப்படி ரூ. 300-ல் வைக்கப்படும் முறை வந்தது. ஆனால், ரூ. 140 வாங்கிய இடைநிலை ஆசிரியர்கள் ரூ. 255 தான் பெற ஆரம்பித்தார்கள். அவர்களில் சிலர் இன்றையதினம் ரூ. 275 பெற்று ரிடையர் ஆகவேண்டிய நிலை ஏற்பட்டு அவர்கள் ஓய்வு ஊதியமாக ரூ. 110 தான் பெறுகிறார்கள். ஆனால் ஒரு செகண்டரி கிரேட் ஆசிரியர் இளைஞராக இருப்பவர் ரூ. 400 அளவுக்குப் போய் ரிடையர் ஆகும் வாய்ப்பு இருக்கிறது. ஆகவே சிலரை ரூ. 140-லியே முடக்காமல் எல்லோருக்கும் ரூ. 300 துவக்க ஊதியமாக இருக்கச் செய்ய வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

பொதுவாகக் கல்வித் துறை இன்றைய தினம் மிக வேகமாகச் செய்து வருகின்ற நல்ல செயல்கள் காரணமாக, ஆசிரியர்கள் உலகத்தில் பெருமகிழ்ச்சி ஏற்பட்டிருக்கிறது என்பதை நான் சொல்கின்ற நேரத்தில், எல்லோருக்கும், பொதுவாகச் சில பல காரியங்களை நாம் செய்யும்போது, தனித்தனி யாகச் சிலருக்கு ஏற்பட்டிருக்கின்ற இழப்புகளை, குறைகளை நாம் விரைந்து நீக்க வேண்டுமென்றும், அப்படி நீக்கினால் சிலரிடம் இருக்கின்ற கொஞ்ச மன வருத்தமும் விரைவில் நீங்கும் என்றும் நான் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

பின் தங்கிய மாணவர்கள் படிக்கின்ற, நம்முடைய கார்ப்பரேஷன் பள்ளிகளில் வேலை பார்க்கின்ற ஆசிரியர்கள் எவ்வளவு உழைத்தாலும் 90 சதவீதம் வெற்றி என்பதைக் காண முடியாது. அவர்களிடம் மிக, மிகப் பின் தங்கிய மாணவர்கள் படிக்கின்றார்கள். அந்த ஆசிரியர்கள் மிகச் சிறப்பாகச் சொல்லித் தந்தாலும், அவர்களுடைய உழைப்புக்குரிய மரியாதை இல்லாமல் போய்

1974 மார்ச் 27]

[திரு. க. அறிவழகன்]

விடுகிறது. ஆகவே பின் தங்கிய மாணவர்கள் படிக்கின்ற பள்ளிகளில் வேலை பார்க்கின்ற ஆசிரியர்களுக்கு ஏதாவது ஒரு ஊக்கம் காட்ட வேண்டும். அறிவியல், கணக்கியல், மொழிப் பாடங்கள் ஆகிய பாடங்களில் அந்த மாணவர்கள் முதலில் என்ன மார்க்குகள் வாங்கினார்கள் என்று பார்த்து, பிறகு என்ன மார்க்குகள் வாங்குகிறார்கள் என்று கணக்கிட்டு, அந்த உயர்வுக் கணக்குக்கு ஏற்றபடி ஒரு ஊக்க ஊதியம் அந்த ஆசிரியருக்குத் தருவது நல்ல ஊக்கமாக அமையும் என்று கருதுகிறேன். நம்முடைய போக்குவரத்து அமைச்சர் அவர்கள் அந்தத் துறையில் ஊக்க ஊதியம் கொடுப்பது மிகச் சிறப்பாகச் செயல்பட்டு வருகிறது என்று எடுத்துக் கூறியிருக்கிறார்கள். அதை கல்வித் துறையிலும் புதுத்த வேண்டுமென்ற யோசனையைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

மறுபடியும் இந்த அரசு செய்திருக்கின்ற பல்வேறு நன்மைகளை நான் இந்த மன்றத்தில் பல முறை எடுத்துச் சொல்லியிருக்கிறேன். அவைகளுக்காக நன்றியை மீண்டும் தெரிவித்துக்கொண்டு, இன்னும் செய்ய வேண்டிய சில பல செயல்களைச் செய்து தரவேண்டுமென்று கேட்டுக்கொண்டு முடித்துக்கொள்கிறேன்.

* THIRU G. VASANTHA PAI: Hon. Chairman, Sir, reading through these grants, I find Grant No.7- State Legislature refers to additional month's salary for the Members of the Legislative Council and also other expenses by way of travelling, etc. Sir, I wish to bring to the notice of the House that in 1971, a sum of Rs. 100/- was sanctioned to the Members of this House as compensatory allowance. I really did not know the nature of the allowance which was ordered to be given, except that it was termed an allowance. But, as far as I am concerned, I have to bring to the notice of this House that I have not had any benefit from the income-tax authorities in respect of that allowance, for the simple reason that the Income-tax Authorities say that this is not an allowance which can be excluded from the income for the purpose of income-tax. I am told that there is a correspondence which is going on between the Government, the Income-tax Department and the Central Board of Revenue on this matter. This must be either treated as salary or this must be converted into daily allowance, because the daily allowance is the only amount which is exempted from income-tax. I would suggest that this anomaly be removed, by giving the legislators a salary of Rs. 250/- per month and giving the daily

[Thiru G. Vasantha Pai]

[1974 மார்ச் 27]

allowance calculated on the number of days they attend the meetings, instead of giving some amount as compensatory allowance per month. Sir, I am only referring to the allowance that has already been given to the Members which sometimes the Members may take to be an allowance not subject to income-tax. It is, therefore, necessary, that a clarification should be made in the interests of the legislators so that the legislators are not unnecessarily put to trouble and inconvenience in matters relating to income-tax.

Then, I want to refer to Grant No. 9 and there is a reference to the sanctioning of employment of additional staff for the preparation of counter-affidavits in the Government Pleader's Office and the cost involved is said to be Rs. 79,600 recurring. This is termed a new service. Sir, if a recurring cost of this nature is involved in drafting of counter-affidavits, I think the matter should be examined. If it is only in respect of the employment of clerks and stenographers, then it is a different matter altogether. But, if this recurring expenditure is due to any inefficiency in that office as a result of the periodical change in the personnel about which I referred in extenso in my speech on a previous occasion, I would earnestly request the Government to consider the feasibility of making these offices of Government Pleader and Public Prosecutor permanent posts just as any other judicial post and those offices think this should not be allowed. I think these posts of Law Officers may be made equivalent to the post of a District and Sessions Judge, so that these law officers could not be engaged by private parties in their work. Sir, it is very necessary because the Government are a big litigant and probably the largest litigant in Courts and they should have Law Officers who will be exclusively looking after the cases on behalf of the Government. Only yesterday, I had the information that the Government Pleader appeared in a Bail application against the Public Prosecutor. I do not know how a thing like this could happen and how a Government Pleader can appear against the Public Prosecutor in a Bail Application in the High Court. I had a telephonic call on this matter and I think this should not be allowed. I think these posts of Law Officers must be made full-time Government posts like that of a District Judge and they may be given a salary of Rs. 2,000 or Rs. 3,000 per month and they need not be paid any day fees or allowed to take up private work. In my view, they should be employed solely and exclusively for the Government cases. If this is so, I think

1974 மார்ச் 27]

[Thiru G. Vasantha Pai]

it will improve the work of those officers and will do away with the practice of people coming into those offices and then trying to get some higher posts. I would like to urge upon the Hon. the Chief Minister and the Hon. the Law Minister and other members on the Treasury Benches to consider this aspect of the matter because I feel that the Law Officers of the Government should devote their full time and attention to Government matters only. First of all, confidential communications go from the Law Department to the Government Pleaders and other Law Officers and if they are allowed to appear for private parties in Motor Vehicles and other matters in which the interests of the Government are involved, there is every likelihood of interests of the Government being affected. I would request the Government to see that these posts are made salaried posts, without any day fees and without the privilege of appearing for private parties. Otherwise, it becomes a racket which is not conducive to the healthy functioning of the profession. As I said already, confidential communications between the department and these officers are likely to be disclosed to persons who may have interests adverse to the Government. I request the Government to consider this aspect of the matter.

Then, Sir, I refer to Grant No. 20—Fisheries. I must frankly say that to appeared in one of these matters and that is why I am referring to this. I was briefed in the last minute to appear in one of those matters. The Government have been giving boats to Boatmen Federation for the purpose of fishing prawns which is an essential foreign exchange earner.

(பிற்பகல் 6-00)

Sir, there have been clashes in some places like Tuticorin and other places, which are pending in Court. I am not referring to that now. Items (x) to (xiii) at page 37 of the Detailed Supplementary Estimates refer to Government having sanctioned additional staff for construction of 43½ feet boats and the additional amount required is Rs. 2,75,000. Item (xi) refers to the cost of diesel engines and construction of boats. Then, Government have also sanctioned an expenditure of Rs. 5,50,000 for allotment of 10 boats to persons who own catamarans and country boats in Tiruchendur taluk. But, Sir, I would suggest that all clashes are avoided. I would ask the Government to provide these catamaran people also with boats so that there is no clash over it. Recently,

[Thiru G. Vasantha Paḷ]

[1974 மார்ச் 27]

there was one between them and other boat-owners. So, once the Government give these boats to persons, no amount of executive pressure or order should come to say that these boats should not be operated. Of course, it is a matter before the Court and I do not want to refer to that. But in these cases, Government are the seller or vendor of these boats and if the matter comes to Court, Government should not favour either of the parties. My only request in this matter is that justice be done to both parties and catamaran owners also be given boats. Let them also organise themselves and do deep-sea fishing. But we should not in the national interest, restrict these boat-owners from going beyond ten miles, because catamarans can never go beyond such distances. These boat-owners have to go beyond ten miles to get a haul of prawns. Our territorial waters is only 12 miles. If we do not allow these boat-owners what happens is that persons belonging to Kerala or even foreign countries beyond the territorial waters will fish in these waters and deprive us of valuable foreign exchange. I am bringing this to the notice of the Hon. the Chief Minister, because I am sure, if he considers this aspect of the matter, he will see that this sort of clashes are avoided so that both parties may operate and both parties may be furnished with boats and everybody may be given the facilities, because we should not lose foreign exchange and prawn is an essential foreign exchange earner for our country. If we do not allow our boat-owners to fish in these waters, it is like asking our own people not to earn foreign exchange, while every person belonging to a foreign country will come and fish beyond 12 miles and take away all the prawns in these waters.

Sir, this happened in Kerala. Kerala people are coming and fishing opposite the Tuticorin coast. There are people from other parts also coming and fishing and there are foreign ships coming in these waters. Because prawn is a great foreign exchange earner I request the Hon. the Chief Minister to look in to this aspect.

Sir, then there is another matter of very vital importance, which I want to bring to the notice of this House. The President gives sanction to enactments passed by this Legislature—passed by the Assembly and the Council put together, the Tamil Nadu Legislature. When the President gives his assent, very often, they come

1974 மார்ச் 27]

[Thiru G. Vasantha Pai]

with a letter from the Government Department containing several instructions that several provisions of the Bill are circulated to the and contrary to that. But when papers are circulated to the Members of this House, we find only "Received the assent of the President on such and such a date". We, as Members of the House, and the public also are entitled to know where the President has withheld his consent and what caution he has given to the Legislature or the Government—that this Bill is defective in some particular or other. I am mentioning this because, a few days back, I, as a spectator, observed in Court that such an assent was being read, and I also understand a Writ was issued to the Government Law Department to give a copy of that letter, because it is a public document under section 78 of the Evidence Act. If that were so and if Writs could be issued if it is a public document, we, the Members of this House, we who passed the Bill, we who participated in the legislative process on the floor of this House are entitled to know why or for what reason the President is withholding his consent, or having given that consent, what are the reservations he is making in granting that consent. I request the Hon. the Chief Minister to direct the Departments concerned to give us the benefit of knowing these consents as well as the qualified consents that have been given in respect of each Bill. Let them be circulated to all the Members of the House, because Members of this House as well as those of the Legislative Assembly are entitled to know the President's version of the matter. Sir, with these few words, I thank you for the opportunity that has been given me.

Sir, one word more which I may mention, in passing. That is about the Public Health Department. There has been some controversy which, unfortunately, I want to bring to notice, even though I do not find the Hon. the Minister for Public Health here. The Medical College is centering round one Director of Physiology—I do not want to mention his name. There was a strike and in spite of it, students go on agitating that that Professor of Physiology is taking private vengeance against them and demoting them and not passing them. I know that Professors who had to appear for the M.D. also went over to other Universities, appeared there for M.D. and passed in Physiology. But, so far as this Professor is concerned, he seems to take pleasure in staying on in the post enjoying some privileges because of the high

[Thiru G. Vasantha Pai]

[1974 மார்ச் 27]

connection and he is returning to move out of the place. I request the Treasury Benches to transfer him to some other College. The recent strick and the big placards that were put up against this gentleman do not bear good testimony to the way in which the Medical College Physiology Department is run.

திரு. கே. எஸ். அப்துல் வகாப் : தலைவரவர்களே, நமது அருமை மாண்புமிகு முதல்வர் அவர்கள் சமர்ப்பித்திருக்கும் 1973-74 ஆம் ஆண்டுக்குரிய இறுதி துணைச் செலவு அறிக்கை மீது என்னுடைய கருத்துக்களைச் சொல்வதிலே நான் மகிழ்கின்றேன். இந்த அறிக்கையை மூஸ்லீம் லீக் கட்சியின் சார்பில் முழு மனதுடன் ஆதரிக்கின்றேன்.

தமிழகத்திலே இன்று நிலவும் இரண்டு விரும்பத் தகாத நிலைகளை வேதனை யுடன் நான் குறிப்பிட வேண்டியவனாக இருக்கிறேன். குறிப்பாக வட ஆற்காடு, தென் ஆற்காடு ஜில்லாக்களில் குழந்தைகளைக் கடத்திச் செல்லுகிறார்கள். அதன் காரணமாக குழந்தைகளுடைய பெற்றோர்கள் பாவலாக பீதியடைந் திருக்கிறார்கள் என்று என்னிடத்தில் தகவல்கள் பலர் சொன்னார்கள். மந்திர சக்தி, 'மெஸ்மெரிசம்' என்று சொல்கிறார்களே அந்த சக்தியைக் கொண்டு 7, 8, 9 வயதுள்ள சிறுவர்களை, சிறுமியர்களை, சுய உணர்வு இழக்கக்கூடிய நிலையில், நடமாடுகின்ற அதே நிலையில் சிந்தனா சக்தியை இழக்கக்கூடிய நிலையை உருவாக்கி, 8, 10 குழந்தைகளைச் சேர்த்து ஒருவர் இழுத்துக்கொண்டு போகிறார் என்றும், அவர்களைக் கடத்திக்கொண்டு ஆந்திரப் பிரதேசத்திற்குப் போகிறார்கள் என்றும், அழகான குழந்தைகளாக இருந்தால், குழந்தைகள் இல்லாத பெற்றோர்களுக்கு விற்றுவிடுகிறார்கள் என்றும், அழகில்லாத குழந்தை களை அங்கலினர்களாக ஆக்கி பிச்சை எடுக்கும் தொழிலில் ஈடுபடுத்துகின் றார்கள் என்றும் பெற்றோர்கள் சொல்லுகிறார்கள். இத்தகைய கடத்தல் காரர்களை ஒரு சிலர் கையும், களவுமாகப் பிடித்து போலீஸ் துறையினிடத்தில் ஒப்புவித்ததாகவும், ஆனால் சரிவசு நடவடிக்கை எடுக்கப்படவில்லை என்றும், இதை அரசின் கவனத்திற்குக் கொண்டு வந்து இனிமேல் இந்த மாதிரி பிடித்துக் கொடுத்தால், அவர்கள் பேரில் கடுமையான நடவடிக்கை எடுத்துக் கொள்ள வேண்டுமென்றும் அரசிற்குத் தெரிவிக்க வேண்டுமென்றும் என்னிடத் தில் வந்து சிலர் சொல்லிக்கொண்டதால், நான் இதனை அரசின் கவனத்திற்குக் கொண்டுவர விரும்புகிறேன்.

மற்றொன்று, என்னுடைய கட்சியின் செயலாளர் திரு. சி. எச். முகம்மது கோயா அவர்கள் உத்தரப் பிரதேசத்தில் தேர்தல் சமயத்தில் சுற்றுப் பிரயாணம் செய்துகொண்டிருந்தபோது ஒரு சம்பவம் நடைபெற்றது. இரவு

1974 மார்ச் 27]

[திரு. கே. எஸ். அப்துல் வகாப்]

8 மணி சுமாருக்கு ஒரு ஊரிலிருந்து மற்றொரு ஊருக்குக் கூட்டத்தில் பேசுவதற்குச் சென்றுகொண்டிருந்தார்கள். அப்போது போலீஸ் துறையினர் தடுத்து நிறுத்திவிட்டார்கள். இந்தப் பகுதி சம்பல் ஏரியா. சம்பல் ஏரியா கொள்ளையர்கள் நடமாடும் பிரதேசம். அபாயகரமான பிரதேசம். இரவு நேரங்களில் அங்கு யாரும் செல்ல முடியாது, செல்லக்கூடாது. இரவு 7 மணியிலிருந்து விடியற்காலை வரை போகக்கூடாது; பகலில் போகலாம். இப்போது போக அனுமதிக்க மாட்டோம் என்று தடுத்தார்களாம். அப்போது அவருடன் மற்றொரு எம்.பி. இருந்தார். எங்களிடம் ரிவால்வர் இருக்கிறது. அதனால் பயப்பட வேண்டியதில்லை; எங்களை அனுமதியுங்கள் என்று சொன்னாராம். அதைக் கேட்டு காவல் துறையினர் சிரித்துவிட்டு, வரக்கூடிய கொள்ளைக் காரர்கள் மெஷின் கன்களுடன் வருகிறார்கள்; அந்த நிலையில் உங்களுடைய ரிவால்வர் ஒன்றும் செய்ய முடியாது; நீங்கள் போகக்கூடாது என்றார்களாம். நாங்கள் போய்த்தான் ஆக வேண்டுமென்று அவர்கள் வற்புறுத்திய பிறகு, போலீஸ் துறையினர் 2, 3 லாரிகள் நிறைய காவலர்களை வைத்து இவர்களுக்கு செக்யூரிடியாக அனுப்பி, 10, 15 மைல் தொலைவுக்கு பாராவாக வந்து விட்டுச் சென்றார்களாம். இந்தியா மகத்தான முன்னேற்றம் அடைந்த நிலையிலும் சில மாநிலங்களில் இத்தகைய பயங்கரங்கள் இன்றைக்கும் நிலவுகின்றன. ஆனால் அத்தகைய நிலை தமிழகத்தில் இல்லை. அதற்காகத் தமிழக அரசுக்கு என்னுடைய நன்றியைத் தெரிவித்துக்கொள்வதோடு, பாராட்டவும் கடமைப் பட்டிருக்கிறேன். ஆனால் பத்திரிகையில் வராத 2, 3 சம்பவங்கள் என்

(பிற்பகல் 6-10)

காதுக்கு வந்தன. மதுரை-பெங்களூர் ரோடிலே போகக்கூடிய லாரிகளை கொள்ளைக்காரர்கள் கூட்டமாகச் சேர்ந்துகொண்டு கொள்ளையடிக்கிறார்கள்; லாரிக்காரர்கள் போக பயப்படுகிறார்கள்; போலீசிலே தகவல்கள் சொல்லியிருக்கிறார்கள் என்றும் இரண்டு, மூன்று நிகழ்ச்சிகள் நடந்திருக்கின்றனவென்றும் சொல்கிறார்கள். ஆகவே இது பரவலாக உரு எடுக்காததற்கு முன்பு தக்க நடவடிக்கை எடுத்து, கணிசமான போலீசாரை அனுப்பி..... (குறுக்கீடு) என்னிடம் சொன்னது அப்படி. கிருஷ்ணகிரி வட்டாரத்தில் அப்படி நடந்திருக்கிறதென்று நினைக்கிறேன். 4, 5 முறைகள் லாரிகள் கொள்ளையடிக்கப் பட்டிருக்கின்றன. இதை ஆரம்பத்திலேயே நசுக்க வேண்டுமென்பதற்காக, அரசின் கவனத்திற்குக் கொண்டு வருகிறேன்.

மாண்புமிகு மேலவைத் தலைவர் : மதுரையிலிருந்து மணப்பாறை வரை ஒரே ரோடித்தான் வர வேண்டும். அங்கிருந்து குளித்தலை வந்து, ஈரோட்டுக்குப் போய் போக வேண்டும். வேறு வழியில்லை.

[1974 மார்ச் 27]

திரு. கே. எஸ். அப்துல் வகாப் : மதுரை-பெங்களூர் ரோடென்று அர்த்த மில்லாமல் சொல்கிறீர்களே என்று கேட்டேன். சேலத்திற்குப் பிறகு, கிருஷ்ணகிரி வட்டாரத்திலென்று சொன்னார்கள்.

மாண்புமிகு மேலவைத் தலைவர் : வழி என்ன என்பதுதான் கேள்வி.

திரு. கே. எஸ். அப்துல் வகாப் : மதுரையிலிருந்து பெங்களூர் செல்லும் ரோடு என்பதுதான் சொன்னார்கள்.

மாண்புமிகு மேலவைத் தலைவர் : மதுரையிலிருந்து மணப்பாறை வந்து, 2 மைல் தாண்டி பிரிகின்ற ரோடில் சென்று, குளித்தலைக்குப் போக வேண்டும். அங்கிருந்து கரூர் போய், பிறகு திருச்சி போக வேண்டும். அங்கிருந்து ஈரோடு போய் பெங்களூர் போகலாம். இது தவிர வேறு வழியில்லை.

திரு. கே. எஸ். அப்துல் வகாப் : ஆக இது போன்ற சம்பவம் மீண்டும் நடக்காமல் இருக்க அரசு கடுமையான நடவடிக்கை எடுக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். நமது நண்பர் திரு. வசந்த பாய் அவர்கள் ஒன்றைக் குறிப்பிட்டார்கள்

திரு. செ. முத்துசாமி : மாண்புமிகு தலைவரவர்களே, மதுரை-பெங்களூர் ரோடு என்பது லாரிகள் செல்லக்கூடிய ரோடு. மதுரையிலிருந்து திண்டுக்கல் வழியாக கரூர் வந்து, அங்கிருந்து நாமக்கல் வழியாகச் சேலம் சென்று, சேலத் திலிருந்து தொப்பூர் கணவாய் வழியாக பாலக்கோடு செல்லும் வழியில்தான் இந்த நிகழ்ச்சிகள் நடந்திருப்பதாக இந்தத் தகவல்கள் வந்திருக்கின்றன. நாமக்கல்லில் அதிக லாரிகள் இருக்கின்ற காரணத்தால், அந்தப் பாதையிலே தான் நடந்திருப்பதாகவும், தர்மபுரி மாவட்டத்தில் நடந்திருப்பதாகவும் அடிக்கடி சொல்லுவார்கள். எனவே இந்த நிகழ்ச்சி அந்தப் பகுதியில்தான் நடந்திருக்க முடியுமென்பதையும் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

மாண்புமிகு டாக்டர் மு. கருணாநிதி : தலைவரவர்களே, சாலைக் குறிப்புகளை மாண்புமிகு உறுப்பினர் மிகச் சரியாகச் சொல்கிற காரணத்தால், எந்த இடத்திலே நடந்ததென்பது அவருக்குத் தெரியுமா என்பதைச் சொல்ல வேண்டுகிறேன்.

திரு. செ. முத்துசாமி : தலைவரவர்களே, எனக்கு அவகாசம் கொடுத்தால், உடனடியாக நாமக்கல்லுக்கு எழுதி விவரங்களைச் சேகரிக்கும் முயற்சியிலே ஈடுபடுகிறேன். இந்த அவைக் கூட்டத்தொடர் முடிவதற்குள்ளேயே, என்ன நடந்ததென்ற விவரங்களை நாமக்கல் யூனியனிலிருந்து பெற்றுத் தருவதற்கு நான் தயாராக இருக்கிறேன் என்பதையும் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

1974 மார்ச் 27]

திரு. கே. எஸ். அப்துல் வகாப்: தலைவரவர்களே, திரு. வசந்த பாய் அவர்கள், சட்டசபை உறுப்பினர்களுடைய சம்பளம் இன்கம்-டாக்ஸ் சிக்கல் நிறைந்ததாக இருக்கிறதென்று குறிப்பிட்டார்கள். நான் டெல்லிக்குச் சென்று கொண்டிருந்த சமயம், மத்தியப் பிரதேச சட்டசபை உறுப்பினர் ஒருவர் என்னுடன் விவாதித்துக்கொண்டு வந்தார். அவரிடத்தில் நான் சம்பளத்தைப் பொறுத்து ஒரு கேள்வி கேட்டேன். எங்கள் மாநிலத்தில் எம்.எல்.ஏ.க்களுக்கு 600 ரூபாய் சம்பளம் கொடுக்கிறார்களென்று அவர் சொன்னார். 'எப்படி ஐயா, பார்லிமென்ட் உறுப்பினர்களுக்கே 500 ரூபாய்தானே தருகிறார்கள்; உங்களுக்கு எப்படி 600 ரூபாய் தருகிறார்கள்?' என்று கேட்டேன். சம்பளம் 400 ரூபாய்; 'கான்ஸ்டிடியன்ஸி அலவன்ஸ்'—சுற்றிப்—பார்ப்பதற்கு 200 ரூபாய் என்று சொன்னார். மேலும் எங்கள் மாநிலம் உத்தரப் பிரதேசத்தை விட இரண்டு மடங்கு பெரியது என்றும் சொன்னார்.

மாண்புமிகு டாக்டர் மு. கருணாநிதி: தலைவரவர்களே, மாண்புமிகு முஸ்லீம் லீக் கட்சித் தலைவர் போன்ற பொது மக்களுக்காகப் பாடுபடுகின்றவர்கள், இன்னொரு மாநிலத்திற்குப் போகின்றபோது, அந்த மாநிலத்தினுடைய வளம் எப்படி இருக்கிறது; மக்களுடைய வாழ்க்கை எப்படி இருக்கிறதென்பவைகளை யெல்லாம் கேட்காமல், எம்.எல்.ஏ.க்களுடைய சம்பளம் என்ன; எம்.எல்.சி.க்களுடைய சம்பளம் என்ன என்று கேட்பது உள்ளபடி வருந்தத்தக்கது.

திரு. கே. எஸ். அப்துல் வகாப்: வளங்களையும் நாங்கள் விசாரிக்கிறோம். எல்லாவற்றையும் விசாரிக்க வேண்டியவர்களாக இருக்கிறோம். எனவே எல்லாவற்றையும் விசாரிக்கும்போது, இதையும் தெரிந்துகொண்டேன். மத்தியப் பிரதேசத்தில் சம்பளம் கூட இருக்கிறது; அதனால் இங்கேயும் கூடக் கொடுங்கள் ஏன்பதற்காகச் சொல்லவில்லை. என்னைப் பொறுத்தமட்டில், நான் பேரவையின் சார்பில் தேர்ந்தெடுக்கப்பட்ட உறுப்பினன். எனக்கு வாக்களித்த வாக்காளர்கள் சார்பிலே ஒரே ஒரு முறைதான் இதற்கு முன் பேசியிருக்கிறேன். சம்பளம் கேட்கவில்லை; அலவன்ஸ் கேட்கவில்லை. ரயில் பாஸ் கொடுங்கள் என்று கேட்டேன். இன்றைக்கும் அதேதான். சம்பளம் வேண்டாம்; அலவன்ஸ் கூடுதல் வேண்டாம்; ரயில் பாஸ் கொடுங்கள் என்று மீண்டும் வற்புறுத்திக் கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

அடுத்து, உருது பேசும் தக்கணி முஸ்லீம்கள் பேக்வார்ட் கிளாஸ் என்று சொல்லப்பட்டு, அறிக்கையும் வெளியிடப்பட்டிருக்கிறது. அதற்காக என்னுடைய நன்றியை மீண்டும் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன். அந்த அறிவிப்பு வந்த பிறகு, தாசில்தாரிடம் சென்று, தக்கணி முஸ்லீம்கள் சர்ட்டிபிகேட் கேட்டால், எஸ்.எஸ்.எல்.சி. புத்தகம் கொண்டு வந்து காட்டினால்தான்

[1974 மார்ச் 27 [திரு. கே. எஸ். அப்துல் வகாப்]

கொடுப்போமென்று சொல்கிறார்கள். முன்னால் தக்கணி முஸ்லீம்களுக்கு இந்தச் சலுகை இல்லாதிருந்தால், எஸ்.எஸ்.எல்.சி. புத்தகத்தில் எழுதவில்லை. எனவே கொடுத்த சலுகையைப் பெற முடியாத நிலைமை இருக்கிறது. அதனால் ஒரு விசேஷ அறிக்கை வெளியிட்டு, அந்த சர்ட்டிபிகேட் கொடுக்க வழிவகை செய்ய வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

கிருஷ்ணகிரியில் இருக்கக்கூடிய அரசாங்கக் கல்லூரியிலே உருது படிக்கக் கூடிய மாணவர்கள் 50 பேர்கள் இருக்கிறார்கள். அவர்கள் உருது பயில்வதற்காக வழி வகை செய்ய வேண்டுமென்று 4, 5 ஆண்டுகளாக ஒரு கோரிக்கையைச் சொல்லி வருகிறோம். இதை அமல்படுத்த வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொண்டு, என்னுடைய உரையை முடித்துக்கொள்கிறேன்.

திரு. எல். பலராமன் : மாண்புமிகு தலைவரவர்களே, இறுதித் துணை மதிப்பீட்டின் மீது பேசுவதற்கு வாய்ப்பு அளித்தமைக்கு நன்றி கூறிக்கொள்கிறேன். இன்றைக்கு தமிழ் நாட்டைப் பொறுத்தமட்டில், பெரிய பிரச்சினை யாக—உயிர்ப் பிரச்சினை என்று கூடச் சொல்லலாம்—உணவு இருக்கிறதென்பதை மாண்புமிகு முதல்வரவர்களும் உணர்ந்திருப்பார்களென்று கருதுகிறேன். இன்றைக்கு எல்லாப் பொருளாதாரத்திற்குமே உறுதுணையாக இருக்கக் கூடியது விவசாயம். அந்த விவசாயிகள் நம்பியிருக்கக்கூடிய மின்சாரத்திற்கு இன்றைக்குப் பெரும் இடர்பாடு ஏற்பட்டிருக்கிறது. நமது மாநிலத்தைப் பொறுத்தமட்டில், மாநிலத்தில் இருக்கக்கூடிய பம்புசெட்டுகளிலே பெருவாரியான பம்புசெட்டுகள் வட ஆற்காடு மாவட்டத்தில்தான் இருக்கின்றன. அங்குள்ள பம்புசெட்டுகளுக்கு மின்சாரம் வருகிறதாவென்று பார்த்தால், இல்லை. இதனால் அந்த மாவட்ட விவசாயிகள் பெருவாரியாகப் பாதிக்கப் பட்டிருக்கிறார்கள். அதை இந்த அவைக்கும், மாண்புமிகு முதல்வரவர்களுக்கும் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன். மேலும் அதை நிவர்த்திக்க என்ன வழியென்று பரிசீலிக்க வேண்டுமென்றும் பணிந்து கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

6 மணி நேரம் மின்சாரம் வழங்குவதாக மின்சாரத் துறை அமைச்சரவர்கள் இந்த அவையில் கூறினார்கள். எனினும், அங்கே பகலில் 3 மணி நேரம்தான் மின்சாரம் வருகிறது. திடீரென்று ஒப்பியூஸ் போய்விட்டால், 3 மணி நேரத்திலும் 1 மணி நேரம் போய்விடுகிறது. அந்த உதவியாளர்களைத் தேடி அலைவதிலும், அவர்களை அழைத்து வந்து மீண்டும் ஒப்பியூஸ் போடுவதிலும் 1 மணி நேரம் போய்விடுகிறது. எனவே 1 மணி நேரம் அல்லது 2 மணி நேரம்தான் மின்சாரம் வருகிறது. இதனால் வட ஆற்காடு மாவட்டத்தில் பெருவாரியான நிலங்கள் சானியாக்கப்பட்டு, விவசாயம் அவல நிலையில் இருக்கிறதென்பதைத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன். இரவு நேரங்களில் எந்த நேரத்தில் மின்சாரம்

1974 மார்ச் 27]

[திரு. எல். பலராமன்]

வழங்கப்படும் என்பது உறுதியாக இல்லாததால், இரவு நேரங்களில் வயல்களில் காத்திருக்க வேண்டிய பரிதாபகரமான சூழ்நிலை இருப்பதை உணர்ந்து, அதைப் போக்குவதற்கான வழி முறைகளை வகுத்து, ஒழுங்கான முறையில், சிரிய முறையில் மின்சாரத்தை வழங்க வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்ளுகிறேன். இதனால் 'டெயில்-என்ட்' என்று சொல்லப்படும் கடைசி பம்பு செட்டுகள் தீயக்கூடிய நிலையும் அங்கே ஏற்பட்டிருக்கிறது. அதற்குக் காரணம் சரியான வோல்டேஜ் வராததுதான். அதனால் விவசாயிகளுக்குப் பெருத்த நஷ்டம் ஏற்படுகிறது. மின்சார இணைப்புகள், பம்புசெட்டுகள் ஆகியவற்றை மீண்டும் பழுது பார்ப்பதற்கு 1,000 ரூபாய், 1,500 ரூபாய் செலவு செய்ய வேண்டியிருக்கிறது. இப்படிப்பட்ட நிலை இருப்பதைத் தவிர்க்க வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்ளுகிறேன்.

'டொமெஸ்டிக் சர்வீஸ்' என்று கூறக்கூடிய வீட்டு இணைப்புகளுக்கு 150 யூனிட் வரை சலுகை தந்திருக்கிறார்கள். பகலில் சிலிமாக் காட்சிகள் காட்டிக் கொண்டிருக்கிறார்கள். காலைக் காட்சியும் நடந்துகொண்டிருக்கிறது. ஒவ்வொரு இடத்திலும் 3 காட்சிகள் நடக்கக்கூடிய நிலை இருக்கிறது. எனவே இவற்றையெல்லாம் தவிர்த்து, விவசாயத்திற்கு அதிக மின்சாரம் கொடுக்க வேண்டும். பொருளாதார வளர்ச்சிக்கு உறுதுணையாக இருக்கக்கூடிய விவசாயிகளின் அவல நிலையைப் போக்குவதற்கு ஆவன செய்ய வேண்டுமென்று நான் பணிந்து கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

(பிற்பகல் 6-20)

எங்கள் மாவட்டத்தைப் பொறுத்தமட்டில், அரக்கோணம் தாலுகாவில் கூட ஆயிரக்கணக்கான விவசாயிகள் ரயிலை நிறுத்துவது, பஸ்களை நிறுத்துவது போன்ற செயல்களில் ஈடுபட்டிருப்பதை அரசு உணரும் என்று நான் கருதுகின்றேன். விவசாயிகள் தங்களுடைய பிள்ளைகளைப் பறிகொடுத்தாலும் கொடுப்பார்களே தவிர, தங்களுடைய பயிரைப் பறிகொடுக்கமாட்டார்கள். அத்தகைய உணர்வுடைய விவசாயிகளின் கொந்தளிப்பைத் தவிர்க்க வேண்டும் என்று அரசாங்கத்தைக் கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

இன்றைக்கு மாநில அரசு ஊழியர்களுக்கு ரூ. 10 அதிகம் கொடுத்ததில் ரூ. 6 கோடி செலவு அதிகமாகிறது என்று குறிப்பிட்டிருக்கிறார்கள். மத்திய அரசு தன்னுடைய ஊழியர்களுக்கு அதிகம் கொடுத்ததால், மாநில அரசும் அதைத் தழுவிக்கொடுத்திருக்கிறது. ஆனால் நகராட்சிகளும் அந்த அளவு உயர்த்துவதால் நகராட்சிகளின் நிர்வாகமே சீர்கெடக்கூடிய நிலைமை இருப்பதை நாம் பரிசீலிக்க வேண்டும். நிதி வசதி குறைவாக உள்ள நகராட்சிகள் அதிகமாக நம் மாநிலத்தில் இருக்கின்றன. எனவே அவற்றுக்கு

[திரு. எல். பலராமன்]

[1974 மார்ச் 27]

அம்மாதிரி அதிகம் கொடுக்க வாய்ப்பளிக்க நிதி வழங்குவதற்கான சூழ்நிலையை உருவாக்க வேண்டும். நமது முதலமைச்சர் அவர்கள் மத்திய சர்க்கார் ஏற்றி யிருப்பதால், மாநில அரசு ஏற்றவேண்டியிருக்கிறது, ஆகவே மத்திய அரசு பண உதவி தர வேண்டுமென்று சொல்கிறார்கள். அது போலவே நகராட்சி களுக்கும் மாநில அரசு மானியம் கொடுக்க முன்வந்தால், மத்திய அரசிடம் கேட்பதற்குக்கூட ஒரு முன்மாதிரியாக இருக்கும். ஆகவே இதை நமது அரசு செய்ய வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

அரசு ஊழியர்களுக்கு அதிகம் செலவழித்தாலும், அவர்கள் நல்ல முறையில் பணியாற்றுகிறார்களா என்று பார்த்தால், இல்லையென்றுதான் சொல்ல வேண்டும். மேல்மட்டத்திலே இருக்கிற அதிகாரிகள்தான் நாம் அதிகமாக நியமித்துக்கொண்டிருக்கிறோம் தவிர, கீழ்மட்டத்தில் அடித்தளத்தில் வேலை செய்யக்கூடியவர்களை நாம் நியமிப்பதில்லை. மேல்மட்டத்திலே அதிகம் சம்பளம் வாங்கக்கூடிய ஒன்றிரண்டு அதிகாரிகளால்தான் அதிகமான செலவு ஏற்படுகிறது. அதை விட்டுவிட்டு, கீழ்மட்டத்திலே வேலை செய்யக்கூடிய வர்களை அதிகமாக நியமித்தால், வேலையில்லாத திண்டாட்டமும் போகும், அதே நேரத்தில் வேலையும் சீக்கிரம் நடக்கும். ஆகவே இதை இந்த அரசு பரிசீலித்து கீழ்மட்டத்திலே பணிபுரியக்கூடியவர்களை அதிகமாக நியமிக்க வேண்டுமென்று கூறிக்கொள்ள ஆசைப்படுகிறேன்.

நாம் நம்முடைய வருவாயில் மிக அதிகமான பகுதியை குறைந்த விகிதா சாரமே உள்ள அரசு ஊழியர்களுக்குக் கருணையோடு செலவழிக்கிறோம், ஆனால் வரி கொடுக்கக்கூடிய மக்களுக்கு நாம் மிக மிகக் குறைவாகத்தான் செலவிடு கிறோம் என்பதை அரசு எண்ணிப்பார்க்க வேண்டும். அரசு ஊழியர்கள் கோரிக்கை விடுக்கிறார்கள் என்பதற்காக அவர்கள் ஊதியத்தை உயர்த்திக் கொண்டே போவது, சோஷலிச சமுதாயம் அமைக்கிறோம் என்று சொல்கிற அரசுக்கு நல்லதா என்பதை நான் இந்த மன்றத்தின் சார்பாக முதலமைச்சர் அவர்களைக் கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

இன்றைக்கு வேளாண்மை மானியத்திற்கு 1.60 கோடி ரூபாய் ஒதுக்கியிருக் கின்றார்கள். மற்ற மூலதனங்களைக் காட்டிலும் இதற்கு மேலும் * அதிகமாக ஒதுக்க வேண்டுமென்று நாம் கூறிக்கொண்டிருக்கிறோம். அதற்கென வரக் கூடிய மானியத்தில் வாங்கிக்கொள்ளலாம் என்று விட்டாலும், வேளாண்மை மானியத்தில் கரும்புத் தீர்வை நிதிக்கு மாற்ற 1.09 கோடி ரூபாய் ஒதுக்கி யிருக்கிறார்கள். இந்தத் தீர்வை கரும்பு உற்பத்தியாளர் மூலம், சர்க்கரை ஆலை மூலம் சாலை வசதி, மற்ற சில காரியங்கள் ஆகியவற்றுக்கு என ஒதுக்கப் படுகிறது. ஆனால் இது ஆண்டுதோறும் செலவழிக்கப்படுவதில்லை. இந்தப்

1974 மார்ச் 27]

[திரு. எல். பலராமன்]

பணம் சாலைகளுக்காகச் செலவழிக்கப்படுவதில்லை. அதற்கென நியமிக்கப் பட்ட பொறியாளர் நியமனத்திற்குச் செலவாகிறது. அந்தப் பணத்தை எந்தெந்தப் பகுதிக்குச் செலவழித்தால், நலமாக இருக்கும் என்று பார்த்துச் செயல்பட வேண்டும். வேண்டிய பகுதி, வேண்டாத பகுதி என்று பார்த்துச் செலவிடக்கூடாது. எங்கள் மாவட்டத்தில் ஆம்பூர் சர்க்கரை ஆலைக்கு என்று இருந்த சாலைகள் சீரமைக்க பரிந்துரை செய்யப்பட்டும், அவை நிறைவேற்றப் படவில்லை. ஆகவே அந்தப் பணத்தை ஒழுங்காகச் செலவழிக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

கிராவிட முன்னேற்றக் கழக அரசாங்கம் ஐந்து ஏக்கராவுக்குக் குறைவான அளவு நிலங்களுக்கு நிலவரியை ரத்து செய்திருக்கிறோம் என்று கூறினாலும், உள்ளாட்சித் துறை அதிக நிலவரி விதிக்கக்கூடிய அளவுக்கு இருந்தாலும், அதற்கென ஈட்டு மானியம் எல்லாம் வழங்குகிறோம் என்று கூறினாலும், ஊராட்சி மன்றங்களுக்கு நிதிவசதி குறைவாகத்தான் இருக்கிறது. ஆகவே அதற்கு அதிகமான நிதியை வழங்க வேண்டுமென்று நான் பணிந்து கேட்டுக் கொள்கிறேன்

ஊராட்சி மன்றங்களுக்கு ஆரம்பக் கல்விக்கென்று 4.6 கோடி ரூபாய் செலவழிக்க ஒதுக்கியிருக்கின்றோம். ஆரம்பக் கல்விதான் முக்கியமான கல்வி, கல்லூரிக் கல்வி முக்கியமல்ல என்பதை உணர்ந்து அரசு செயல்பட வேண்டும். இன்றைக்கு ஊராட்சி மன்றப் பள்ளிக்கூடங்களுக்கு கட்டிடங்கள் இல்லாத அவல நிலை இருக்கிறது. ஆகவே இந்த நிலையைத் தவிர்க்கும்படி செய்ய வேண்டும்.

அடுத்தபடியாக, எங்கள் மாவட்டத்தில் பல கிராமங்களிலே சுடுகாடு போன்றவைகளையெல்லாம்கூட தனிப்பட்ட நபர்களுக்குப் பட்டா செய்து கொடுத்திருக்கக்கூடிய நிலையைப் பார்க்கிறோம். குறிப்பாகக் கூற வேண்டுமென்றால், மாதனூர் பஞ்சாயத்து யூனியனில் பாலூர் என்ற கிராமத்திலும், வேலூர் பஞ்சாயத்து யூனியனில் பள்ளிக்கொண்டா என்ற கிராமத்திலும், இதுவரையில் பிணங்களைப் புதைத்துக்கொண்டிருந்த இடத்தை தனிப்பட்ட நபர்களுக்குப் பட்டா செய்து, அந்த நிலத்தில் பயிர் செய்கின்ற நிலையைப் பார்க்கலாம். இதைக் காணும்போது, இந்த நாட்டிலே பிணத்தைக்கூட புதைக்க இடமில்லையோ என்ற கேள்வி எழும். இதைத் தவிர்க்க வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

மேலும், குடிதண்ணீர் வாரியம் நல்ல முறையில் செயல்பட வேண்டுமென்றும் கேட்டுக்கொள்கிறேன். இப்பொழுது மேல்நிலைத் தண்ணீர்த் தொட்டிகளுக்காக அரசாங்கம் பஞ்சாயத்துக்களுக்கு நிதி ஒதுக்குவது கிடையாது. இந்த

[திரு. எல். பலராமன்]

[1974 மார்ச் 27]

வாரியத்தின் மூலம்தான் செலவழிக்க வேண்டுமென்ற நிலைமை இருப்பதால், இந்த வாரியம் 'இன்வெஸ்டிகேஷன் ஃபீஸ்' என்று உத்தேச மதிப்பீடுகளைப் போடுவதற்கு ஆயிரக்கணக்கான ரூபாய்களைக் கோருகிறது. எனவே சிறு சிறு பஞ்சாயத்துகளெல்லாம் இத்தகைய திட்டத்தினால் பயன்பெற முடியாத நிலை இருக்கிறது. அவற்றுக்கு அதிகப் பணம் இல்லை. ஆகவே இந்த இன்வெஸ்டிகேஷன் பீசைச் செலவழிக்க அரசாங்கம் உதவ வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன். இப்படிச் செய்தால்தான் நல்லது. இப்பொழுது கிராமப் புறங்களிலே அரிஜன மக்களுக்கு வீடு கட்டித்தர ஒரு வாரியம் ஏற்படுத்தப் பட்டிருக்கிறது. கிராமங்களில் உள்ள ஏழை மக்களுக்கும், பின் தங்கிய மக்களுக்கும் வீடு கட்டித் தருவதற்கான சூழ்நிலையை உருவாக்க வேண்டுமென்று பணிவன்போடு கேட்டுக்கொண்டு, நான் பேச வாய்ப்பளித்த தலைவர் அவர்களுக்கு நன்றிகூறி விடை பெறுகிறேன்.

* திரு. எம். ஆறுமுகசாமி : தலைவர் அவர்களே, நேற்றைய தினம் இந்த அவையில் மாண்புமிகு நிதியமைச்சரான முதலமைச்சர் அவர்கள் துணை மானிய அறிக்கையைச் சமர்ப்பித்து ஆற்றிய உரையில் மத்திய அரசின் ஐந்து லட்சம் பேருக்கு வேலைவாய்ப்பு அளிக்கும் திட்டத்தின்கீழ் நாம் அதிக அளவுத் தொகையை இவ்வாண்டு ஒதுக்கியிருக்கிறோம் என்று குறிப்பிட்டிருக்கிறார்கள். நான் சில நாட்களுக்கு முன்னால் செய்தித்தாட்களில் பார்த்தேன். மக்கள் சபையில் அமைச்சர் ஒருவர் பதில் கூறுகின்றபோது, மத்திய அரசு இந்த ஐந்து லட்சம் பேருக்கு வேலைவாய்ப்பு அளிக்கும் திட்டத்திற்காக ஒதுக்கிய தொகை 1973-74-ஆம் ஆண்டுக்கு 80.61 கோடி ரூபாய் ஆகும், அதில் மாநிலம்

(பிற்பகல் 6.30)

களில் 1974-ஆம் ஆண்டு பிப்ரவரி இறுதி வரையில் அதைப் பயன்படுத்திச் செலவழித்திருப்பது 20 கோடி ரூபாய் என்று குறிப்பிட்டிருந்தார்கள். உத்தரப் பிரதேசம் 42,466 பேருக்கு வேலைவாய்ப்பு அளித்திருப்பதாகவும், மேற்கு வங்கம் 33,640 பேருக்கு வேலைவாய்ப்பு அளித்திருப்பதாகவும், மராட்டியம் 26,000 பேருக்கு வேலைவாய்ப்பு அளித்திருப்பதாகவும், தமிழ்நாடு 14,640 பேருக்கு வேலைவாய்ப்பு அளித்திருப்பதாகவும் அதிலே குறிப்பிட்டிருக்கிறார்கள். நான் கேட்க விரும்புவது, தமிழ்நாட்டிலே வேலைவாய்ப்பு அதிகமாக இருக்கும் நிலையில், அதாவது அதிக அளவிற்கு நிதியினை ஒதுக்கப் படுவதாக உரையில் சொல்லப்பட்டிருக்கும்போது, பிப்ரவரி மாதம் வரையில் 14,640 பேருக்கு மட்டும் ஏன் அந்த வேலைவாய்ப்புத் திட்டம் பயன்படுத்தப் பட்டிருக்கின்றது? ஏன் இன்னும் கூடுதலான அளவிற்குப் பயன்படுத்தப் பட்டிருக்கக்கூடாது என்பதுதான்.

1974 மார்ச் 27]

மாண்புமிகு டாக்டர் மு. கருணாநிதி : தலைவரவர்களே, முதலில் இந்த ஐந்து லட்சம் பேருக்கு வேலைவாய்ப்பு என்பது அகில இந்திய அடிப்படையில் உள்ள ஒரு திட்டம் என்பதை நாம் மறந்துவிடக் கூடாது. 'ஐந்து லட்சம் பேருக்கு வேலைவாய்ப்பு, மத்திய அரசின் உதவி' என்று சொல்லும்போது தமிழ் நாட்டிலே உள்ள ஐந்து லட்சம் பேருக்கு வேலைவாய்ப்பு என்று தயவுசெய்து எண்ணிவிடக் கூடாது. அப்படி எண்ணித்தான் மாண்புமிகு உறுப்பினர் கூறுகின்றார் என்று நினைக்கிறேன். மேற்கு வங்கத்திலே 33 ஆயிரம் பேருக்கு வேலைவாய்ப்பு, மராட்டிரத்தில் 26 ஆயிரம் பேருக்கு வேலைவாய்ப்பு, உத்தரப் பிரதேசத்தில் 42 ஆயிரம் பேருக்கு வேலைவாய்ப்பு, ஆனால் தமிழகத்தில் 14 ஆயிரம் பேருக்குத்தான் என்று கேட்கும்போது, உத்தரப் பிரதேசத்தில் உள்ள மக்கள் தொகையையும் தமிழகத்தின் மக்கள் தொகையையும் நாம் சற்று கணக்கில் எடுத்துக்கொள்ள வேண்டும். இரண்டாவது, இதிலுள்ள சங்கடமே, மத்திய அரசு உதவி என்ற பெயரால் முதலில் ஒரு திட்டத்தினை ஆரம்பித்து விடுகின்றார்கள். பிறகு மாநில அரசினைக் கொண்டு அந்தத் திட்டத்தினைத் தொடங்கச் சொல்லுகின்றார்கள். தொடங்கிய பிறகு அதை நடுவாந்திரத்திலே விட்டுவிடுகின்றார்கள். இங்கே நாம் தொடங்குகிறோம், முதலாண்டிலே அவர்கள் கொடுக்கும் ஐந்து அல்லது ஆறு கோடி ரூபாயை வைத்துக்கொண்டு, ஆனால் அடுத்து வரும் ஆண்டுகளுக்கு அந்தத் திட்டத்திற்கு என ஒன்றும் கொடுக்காமல், ஒவ்வொரு ஆண்டும் அதைத் தொடர்ந்து நடத்துவதற்கான செலவிற்கு நாமே பணம் செலவழிக்கும் அளவிற்கு நம்மை விட்டுவிடுகின்றார்கள். பிறகு அவர்கள் அடியோடு ஒதுங்கிக்கொள்ளுகின்றார்கள். தொடர்ந்து அந்த நிதி உதவியினை அவர்கள் கொடுக்க வேண்டும். ஆனால் அதற்கு மத்திய அரசு இணங்கவில்லை. இப்படித்தான் அரசினங்களுக்காக உதவி செய்வது என்று ஒரு திட்டத்தினை ஆரம்பத்தில் தொடங்கிவிட்டு, இப்போது மாநில அரசே முழுப் பொறுப்பையும் ஏற்றுக்கொள்ள வேண்டிய சூழ்நிலை ஏற்பட்டிருக்கின்றது. அதைப் போலவே பின் தங்கிய ஒரு சாராருக்காக உதவி செய்வதாக ஒரு திட்டத்தினைத் தொடங்கிவிட்டு, பிறகு அதிலும் முழுப் பொறுப்பினை மாநில அரசே ஏற்றுக்கொள்ள வேண்டிய நிலை ஏற்பட்டிருக்கின்றது. அதைப் போலவே ஐந்து லட்சம் பேருக்கு வேலைவாய்ப்பு என்று மத்திய அரசு ஒரு திட்டத்தை ஆரம்பித்தாலும், தொடர்ந்து அதை மாநில அரசே செயலாற்ற வேண்டியிருக்கின்றது. அதற்கு மாநில அரசின் நிதி நிலை பற்றாக்குறையாக இருக்கின்றது என்பதைத் தெரிவித்துக்கொள்ளுகிறேன்.

திரு. எம். ஆறுமுகசாமி : தலைவரவர்களே, எல்லா மாநிலங்களுக்காகவும் அந்தத் தொகையை ஒதுக்கப்பட்டிருந்தாலும், எல்லா மாநிலங்களிலே பிப்ரவரி வரையில் ரூ. 20 கோடிக்கு மேலே செலவு செய்யாமலிருக்கும்போது, நமது

[திரு. எம். ஆறுமுகசாமி]

[1974 மார்ச் 27]

மாநிலத்தில் அந்தத் தொகையில் ஏன் கூடுதலாகப் பெற்றிருக்கக் கூடாது என்று தான் குறிப்பிட்டேன். மாண்புமிகு முதலமைச்சர் அவர்கள் அதிலுள்ள சங்கடங்களைப்பற்றிச் சொன்னார்கள். ஒரு வேளை இந்த ஆண்டு இந்த நிலைமை என்றாலும், பின்னால் அதைப் பயன்படுத்திக் கொள்ளுவதற்கு முயற்சிக்கலாம் என்று நினைக்கிறேன்.

மாண்புமிகு டாக்டர் மு. கருணாநிதி: தலைவரவர்களே, உறுப்பினர் அவர்களுக்குச் சொல்லிக்கொள்ள விரும்புவது, ஆறு கோடி ரூபாய் அல்லது பத்து கோடி ரூபாய் என்று வாங்கி ஒரு இருபதாயிரம் பேருக்கோ அல்லது ஒரு லட்சம் பேருக்கோ வேலைவாய்ப்பினை ஏற்படுத்திக் கொடுத்துவிடுவதாக இருந்தாலும்கூட, அடுத்த ஆண்டு அவர்களுக்குச் சம்பளம் கொடுப்பது யார்? அதை எண்ணிப் பார்க்க வேண்டும். மத்திய சர்க்கார் நம்மை அந்தரத்தில் விட்டு விடுகின்றது. முதலாண்டுக்குப் பணம் தருகின்றது. அதை வைத்துக் கொண்டு வேலைவாய்ப்பினை ஏற்படுத்தி பலரை அதில் ஈடுபடுத்துகிறோம். பிறகு அடுத்த ஆண்டிலே மத்திய சர்க்கார் உதவுவது இல்லை.

திரு. எம். ஆறுமுகசாமி: தலைவரவர்களே, இந்தத் துணை மானியக் கோரிக்கையில், பல்வேறு தலைப்புகளின் கீழே, கூட்டுறவுத் துறையில் பயிற்சி, மீனளத் துறையிலே, கூட்டுறவுத் துறையிலே மேலாளர் பயிற்சி, அதேபோல ஸ்தர்ன் ஸ்டர்க்கரல் என்ற தொழில் நிறுவனத்தில் பயிற்சி என்று இப்படிப் பட்ட பயிற்சிகளை அளிக்கும் திட்டத்திற்காகச் செலவழிக்கப்படுவதாகக் குறிப்பிடப்பட்டிருக்கின்றது. அப்படிப் பயிற்சி பெறுகின்றவர்களாவது மாநில தொழில் நிறுவனங்களிலே நிரந்தரமாக இருக்கக்கூடிய முறையில்—இப்போதைக்கு ஒரு ஆண்டு காலப் பயிற்சி என்று இருந்தாலும்கூட—ஒரு முறை தொழில் நுணுக்கப் பயிற்சி என்றே அல்லது கூட்டுறவுத் துறையில் பயிற்சி என்றே கொடுத்த பிறகு, மத்திய அரசு கைவிட்டுவிட்டாலும், நமது மாநில அரசே அவர்களைச் சம்பந்தப்பட்ட துறையில் நிரந்தரமாகப் பயன்படுத்திக் கொள்ளலாம் என்று கூறிக்கொண்டு, பேச வாய்ப்பினை அளித்த மாண்புமிகு தலைவரவர்களுக்கு நன்றி கூறி அமருகிறேன். வணக்கம்.

திரு. செ. முத்துசாமி: தலைவரவர்களே, 1973-74-ஆம் ஆண்டு இறுதித் துணை மதிப்பீடுகளின்மீது பேசும் முறையில், அதனை நான் வரவேற்கிறேன். அதிலே சிறப்பு அம்சங்கள் ஏராளமாக இருக்கின்றன. ஆசிரியர்களுக்குப் பென்ஷன், போலீஸ்காரர்களுக்கு வீடு கட்டும் திட்டம் என்று பல சிறப்பான திட்டங்களை இதிலே குறிப்பிட்டிருக்கின்றார்கள். இவற்றையெல்லாம் வரவேற்கும் நேரத்திலே நான் ஒன்றை மட்டும் குறிப்பிட விரும்புகிறேன். தேசிய மயமாக்கும் திட்டத்தினை இந்த அரசு மேற்கொண்டிருக்கும் இந்த நேரத்திலே, எடுத்துக்கொள்ளப்படும் நிறுவனத்திற்காக நட்ட ஈடு கொடுக்கும்

1974 மார்ச் 27]

[திரு. செ. முத்துசாமி]

நேரத்திலே, 'புக் வேல்யூ' என்ற அடிப்படையில் கொடுக்க வேண்டுமென்று வற்புறுத்திச் சொல்ல ஆசைப்படுகிறேன். சில நேரங்களிலே 'மார்டெட் வேல்யூ' என்றும் சில நேரங்களிலே 'புக் வேல்யூ' என்றும், கொடுக்கப்படும் நிலை மாறி, எந்த அடிப்படையிலும் 'புக் வேல்யூ' என்றுதான் கொடுக்கப்பட வேண்டுமென்று அரசினைக் கேட்டுக்கொள்ளுகிறேன்.

அடுத்து, ஆசிரியப் பெருமக்களுக்கு இப்போது கொடுக்கப்பட்டுள்ள சிறப்பான சலுகைகளில், ஹையர் கிரேடு ஆசிரியர்களிலிருந்து பட்டதாரி ஆசிரியர்கள் வரையில் செலக்ஷன் கிரேடு வழங்கியிருப்பதானது, குறிப்பாக பத்தாண்டு காலத்தில் என்று இருப்பதானது, இந்தியத் துணைக் கண்டத்திலேயே வேறு எந்த மாநிலத்திலும் இல்லாத ஒன்று என்று பெருமையாகச் சொல்லலாம். அண்டை மாநிலமான கேரளத்தில்கூட பன்னிரண்டு ஆண்டுகளுக்குப் பிறகுதான் செலக்ஷன் கிரேடு என்று சொல்லியிருக்கின்றார்கள். இதற்காக இந்த அரசை நான் மனதாரப் பாராட்டுகிறேன். நன்றி தெரிவித்துக்கொள்ளுகிறேன். இதிலே இரண்டொரு குறைகள் இருந்தாலும், அவற்றை கல்விக் கொள்கைக் குறிப்பின்மீது பேசும் நேரத்தில் வேண்டுகோள் என்ற அடிப்படையில் அரசுக்கு வைக்கும்போது அவற்றைச் செய்யும்படி கேட்டுக்கொள்ளுகிறேன். இப்போது நேரம் இல்லாத காரணத்தினால், அவற்றைப்பற்றிப் பேச விரும்பவில்லை. ஆசிரியர்கள் என்று சொல்லும்போது, சிறப்பு ஆசிரியர்களுக்கு இந்த செலக்ஷன் கிரேடு போன்ற சலுகைகள் உண்டா இல்லையா என்று தெரியவில்லை. மாண்புமிகு கல்வி அமைச்சர் அவர்கள் அவர்களுக்கும் நிச்சயமாக ஒதுக்கியிருப்பார்கள் என்றே நான் கருதுகிறேன். ஒருவேளை அறிவிப்பின்போது இது விடுபட்டுப்போயிருக்கக்கூடும், ஆனால் கல்விக் கொள்கைக் குறிப்பின் போது இதையும் சேர்த்து நிச்சயமாக அறிவிப்பார்கள் என்றே நான் உறுதியாக நம்புகிறேன். உயர் நிலைப் பள்ளிகளிலே உள்ளதைத் தொழில் ஆசிரியர்கள், ஒவிய ஆசிரியர்கள் போன்ற சிறப்பாசிரியர்கள்

மாண்புமிகு டாக்டர் இரா. நெடுஞ்செழியன்: தலைவரவர்களே, செகண்டரி கிரேடு ஆசிரியர்கள், ஹையர் கிரேடு ஆசிரியர்கள் போல அதே நிலையிலுள்ள சிறப்பாசிரியர்களுக்கும் அதே தேர்வு நிலை உண்டு என்பதைத் தெரிவித்துக் கொள்ளுகிறேன்.

திரு. செ. முத்துசாமி: அதற்காக நான் நன்றி தெரிவித்துக்கொள்ளுகிறேன். அவர்களுக்கும் உண்டா இல்லையா என்ற நிலை இருந்துகொண்டிருந்தது. இந்த அறிவிப்பு அவர்களையெல்லாம் மகிழ்ச்சியுறச் செய்யும் என்று தெரிவித்துக்கொள்ளுகிறேன்.

[1974 மார்ச் 27]

மாண்புமிகு மேலவைத் தலைவர்: அதைத்தான் சொல்லிவிட்டார்களே, உண்டு, உண்டு, உண்டு என்று. பிறகு மேலே பேசுங்கள்.

திரு. செ. முத்துசாமி: அடுத்து, செகண்டரி கிரேடு ஆசிரியர்களுக்கும் ஹையர் கிரேடு ஆசிரியர்களுக்கும் 4,000 இடம் இதற்காக ஒதுக்கப்பட்டுள்ளதற்கும் நான் நன்றி தெரிவித்துக்கொள்ளுகிறேன். மேலும் செகண்டரி கிரேடு ஆசிரியர்கள், தமிழ் ஆசிரியர்கள் இவர்கள் விஷயத்தில் வரன்முறைப்படுத்தப் படாமல் இருந்த நிலை மாறி, இப்போது அவர்கள் ஸர்வீஸ், பணியை வரன்முறைப்படுத்தும் வகையில் உத்தரவினைப் பிறப்பித்திருக்கின்றார்கள். அதற்காக பல்லாயிரக்கணக்கான ஆசிரியர்கள் சார்பிலே அரசுக்கு நன்றி தெரிவித்துக்கொள்ளுகிறேன்.

அடுத்து, நான் சமீபத்தில் பம்பாய் சென்றிருந்தேன். அங்கே நேரிலே பார்த்ததையும், பத்திரிகைகளிலே வந்ததையும் பார்க்கும்போது, மனம் வேதனையடைகின்றது. அங்கே செவசேனை என்ற ஒரு அமைப்பின் பெயரால் இனக் கலவரங்களைத் தூண்டிவிட்டு, தென்னிந்தியர்கள் பேரிலே, குறிப்பாக தமிழர்கள் பேரிலே பல வன்முறைகளை ஏவிவருகின்றார்கள் என்பதை இந்தியா முழுவதும் அறிந்திருக்கின்றது. பம்பாய்த் தமிழர்கள், நம்முடைய இனத்தைச் சார்ந்தவர்கள் பல கொடுமைகளுக்குள்ளாக்கப்படுகின்றார்கள். அவர்கள் தங்களைப் பாதுகாத்துக்கொள்வதற்காக கூட்டமாக நின்றுருந்த நேரத்திலே அவர்கள் மீது போலீஸ் சுட்டிருக்கும் கொடுமை நிகழ்ந்திருக்கின்றது. இந்தியா நமது தாய்நாடு என்று நாம் எல்லோரும் கூறிக்கொள்ளுகிறோம் என்றாலும், பம்பாய்த் தமிழர்கள் அங்கே வாழ முடியாத சூழ்நிலை ஏற்பட்டிருக்கின்றது. நமது மாண்புமிகு முதலமைச்சர் அவர்கள் இந்தக் கொடுமைகளை ஏற்கெனவே அறிந்திருப்பார்கள். இருப்பினும், நமது சட்டப் பேரவை, மேலவைக் கூட்டங்கள் முடியுமுன்னதாக அதைக் கண்டிக்கும் முறையில் ஒரு கண்டனத் தீர்மானம் ஒன்றை நிறைவேற்றி, அந்த மாநில முதல்வர் அவர்களுக்கு அனுப்ப வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்ளுகிறேன். காரணம், அந்த மாநிலத்திலுள்ள முதல்வர் அவர்கள் பேசியிருப்பதைப் பார்க்கும்போது, அங்கே நடைபெறும் அந்த நிகழ்ச்சிகள் அனைத்தும் நியாயம் என்று சொல்லுவதைப் போல அமைத்திருக்கின்றது. எனவே அதைக் கண்டிக்கும் தீர்மானம் ஒன்றை நமது மாண்புமிகு முதலமைச்சர் அவர்கள் இந்த அவையில் கொண்டுவர வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்ளுகிறேன். அதன் கொடுமைகள் பற்றி ஒரு பத்திரிகை ஆசிரியர்கூட படங்களை எடுத்துப் பிரசுரித்திருக்கின்றார்கள், சட்ட மன்ற உறுப்பினர்களுக்கும் எழுதியிருக்கின்றார்கள் என்று எண்ணுகிறேன். எனவே இதை மாண்புமிகு முதலமைச்சர் அவர்களுடைய கவனத்திற்குக் கொண்டுவருகின்றேன்.

1974 மார்ச் 27]

[திரு. செ. முத்துசாமி]

(பிற்பகல் 6-40)

அடுத்து, டி.இ.ஓ. இருக்கவேண்டிய இடங்களில் நீண்ட நாட்களாக 15 இடங்களுக்கு மேல் வேகன்டாக வைத்திருக்கிறார்கள். என்ன காரணம் என்று தெரியவில்லை. சில இடங்களில் 4, 5 மாதங்களுக்கு மேலும், சில இடங்களில் 10 மாதங்களுக்கு மேலும் டி.இ.ஓ.க்கள் போஸ்ட் செய்யப்படாமல், இடங்கள் காலியாக வைக்கப்பட்டிருக்கின்றன. இதற்கான காரணம் தெரியவில்லை.

மாண்புமிகு டாக்டர் மு. கருணாநிதி: மராட்டியத்திலா, இங்கா?

திரு. செ. முத்துசாமி: நான் சென்னைக்கு வந்து விட்டேன். தமிழ் நாட்டுக்கு வந்து விட்டேன். நான் தீர்மானம் கொண்டுவர வேண்டுமென்று முதலமைச்சரவர்களைக் கேட்டுக்கொண்டவுடனேயே அது முடிவுற்று விட்டது. மஹாராஷ்டிராவில் உள்வ டி.இ.ஓ.க்களைப்பற்றி நான் கூற முடியாது என்று நன்கு அறிவேன். இங்குதான் 15 இடங்களுக்கு மேல் மாவட்டக் கல்வி அதிகாரிகள் போடப்படாமல் காலியாக விடப்பட்டிருக்கின்றன. சில இடங்களில் 6 மாதங்களுக்கு மேல் போடப்படாமல், சில இடங்களில் 10 மாதங்களுக்கு மேல் போடப்படாமல், காலியாக விடப்பட்டதன் காரணம் என்ன வென்று தெரியவில்லை. இதைக் கல்வியமைச்சரவர்கள் கருத்தில் கொண்டு, இந்த இடங்களை நிரப்ப வேண்டுமென்று இந்த நேரத்தில் கேட்டுக்கொள்கிறேன். ஹையர் கிரேடு பி.இ.டி.களுக்கு செலக்ஷன் கிரேடு பே என்று பே கமிஷனல் ரெகமென்ட் செய்யப்படவில்லை. நீண்டகால கோரிக்கையாக கொடுக்கப்பட்டு வந்திருக்கிறது. ஆனால் வழங்கப்படாமல் வந்திருக்கிறது. எல்லா சமுதாயத்திற்கும் வழங்கப்பட்டிருக்கிற இந்தச் சலுகை ஹையர் கிரேடு பி.இ.டி.க்கு வழங்கப்படாமலிருக்கிறது. இதை கல்வி அமைச்சரவர்கள் கருத்துக்குக் கொண்டுவருகிறேன். அதைச் செய்ய வேண்டுமென்று கல்வியமைச்சரவர்கள் கவனத்திற்குக் கொண்டுவருகிறேன். முதலமைச்சரவர்கள் கவனத்திற்கு ஒன்றைக் கொண்டுவர விரும்புகிறேன். தனியார் பள்ளி ஆசிரியர்களுக்கு எல்லாச் சலுகைகளும் வழங்கப்பட்டுள்ளன. அவர்களுக்கு ஒரேயொரு சிறு குறை இருக்கிறது. இதைப்பற்றி ஏற்கெனவே கூறியிருக்கிறேன். Medical reimbursement for the aided school teachers எல்லாச் சலுகைகளையும் வழங்கிவிட்ட நாம் இந்த ஒரு சிறு சலுகையை வழங்காமலிருப்பது நிச்சயமாக நியாயமாகாது. இந்த நியாயத்தை கல்வி பற்றிய கொள்கைக் குறிப்பில் செய்ய வேண்டும், அறிவிப்பாக வழங்க வேண்டும். சிறிய 'கமிட்மென்ட்' தான் வரும். ஒரு லட்சம், இரண்டு லட்சத்திற்குள்ளேதான் வரும். இது மற்றவர்களுக்குக் கொடுக்கப்பட்ட சலுகை. அவர்கள் உடல் நலமற்றுப்

[திரு. செ. முத்துசாமி]

[1974 மார்ச் 27]

போகும்போது, இந்தச் சலுகையை அனுபவிக்கக்கூடிய அவசியம் வருகிறது என்பதைச் சொல்லி, இதை அறிவிக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்ள விரும்புகிறேன்.

அடுத்து, அரிஜனங்களுக்கு வழங்கப்பட்டுள்ள உரிமை, அரசின் ஆணை ஊத்தங்கரை ஊராட்சி ஒன்றியத்தால் காலில் போட்டு மிதிக்கப்பட்டு தூக்கி எறியப்பட்டிருக்கிறது. ஆசிரியர்களுக்கு உத்தியோகம் போடப்படுவதில் இப்படி அந்த ஆணை தூக்கி எறியப்பட்டிருக்கிறது என்பதை முதலமைச்சர் வர்கள் கவனத்திற்குக் கொண்டுவருகிறேன். 22 உத்தியோகங்களுக்குப் போட்டார்கள். 22 உத்தியோகங்களில் அரிஜன ஆசிரியர் ஒருவரைக் கூடப் போடவில்லை. அரிஜன ஆசிரியர் அப்பீல் செய்திருக்கிறார். கலெக்டருக்கு அப்பீல் செய்திருக்கிறார். அதிகாரிகளிடத்தில் கேட்டிருக்கிறார். கெஞ்சியிருக்கிறார். சட்ட மன்ற உறுப்பினர் மூலம் கலெக்டர் கவனத்திற்குக் கொண்டு போயிருக்கிறார். அரசாணை போட்டிருக்கிறோம். கம்யூனிஸ் ஜி.ஓ. படி இப்படி ரொடேஷன் வரவேண்டுமென்றிருக்கிறது. ஊத்தங்கரை பஞ்சாயத்து யூனியன் இந்த ரொடேஷன்படி போடவில்லை. 23 உத்தியோகங்களில் பேக்வார்டு, ஓபார்வார்டு கம்யூனிட்டி என்று இவர்களைத்தான் போட்டிருக்கிறார்களே தவிர, ஒரு அரிஜன ஆசிரியர் கூட நியமிக்கப்படவில்லை என்பதை முதலமைச்சர் வர்கள் கவனத்திற்குக் கொண்டுவருகிறேன். உடனடியாக முதலமைச்சர் வர்கள் நடவடிக்கை எடுத்து, அந்த அரிஜன ஆசிரியருக்கு வேலை கொடுக்க, சட்ட ரீதியாக உள்ள சலுகைகளை வழங்க, முன்வர வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்ள விரும்புகிறேன்.

அடுத்து, என்னுடைய சொந்த ஊர், நான் குடியிருக்கும் ஊர், சேந்தமங்கலத்தில் குடிநீர்த் திட்டம் ஒன்று ஆரம்பிக்கப்பட்டு, எஸ்டிமேட் எல்லாம் போட்டு, பணம் போட்டு, இன்வெஸ்டிகேஷன் செய்து விட்டார்கள். ஏதோ மெஷின் வரவில்லை, சான்றிதழ் தரவேண்டுமென்று சொல்கிறார்கள். எல்லா நிதியும் சாங்க்ஷன் ஆகிவிட்டது. ஆனால் நிறைவேற்றப்படாமல் நீண்டகாலமாக அப்படியே இருந்துகொண்டிருக்கிறது. அங்கே தண்ணீர் தட்டுப்பாடு இருக்கிறது. அது மேஜர் பஞ்சாயத்து. அங்கே உடனடியாக தண்ணீர் திட்டம் வர ஏற்பாடு செய்து தர வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

சேலத்தில் பாசதி பாடசாலை என்று ஒன்று இருக்கிறது. அந்த மேனேஜர் மகா கெட்டிக்காரர். ரிகார்ட் ஷீட் முதற்கொண்டு ஓப்ராட் செய்த அவர் மீது 154 படி ஆக்ஷன் எடுத்து சர்டிபிகேட் கேன்ஸலேஷனுக்கே 8 டி.இ.ஓ.க்கள் நடவடிக்கை எடுத்திருக்கிறார்கள். இப்படி 8 டி.இ.ஓ.க்கள் நடவடிக்கை எடுத்தும், அவர் வெளியே போகாமல் எப்படியோ சரி செய்து கொண்டிருக்கிறார்.

1974 மார்ச் 27]

[திரு. செ. முத்துசாமி]

கிரூர். எனக்குப் புரியாமல் இருக்கிறது. மோசமான மானேஜர், கல்வி யமைச்சரவர்கள் தக்க நடவடிக்கையை உடனடியாக எடுக்க வேண்டும். அவர், ஆசிரியர்களை பள்ளியில் அறையில் சாத்திக்கொண்டு சவுக்கால் அடிக்கிறார். அவரைத் தவிர அந்தப் பள்ளியில் ஆண்களே இல்லை, பல சகோதரிகளைப் போட்டிருக்கிறார். ஒரு முறை ஒரு ஆசிரியரை சவுக்கால் அடிக்க, அவர் கல்வி அதிகாரிகளிடம் போய் அழுதிருக்கிறார். அவர்கள், அவன் முரடன், நாங்கள் என்ன செய்வது என்று சொல்லிவிட்டார்கள். இன்றைய தினம் இந்த நிலை அந்த நகரத்தில் நடக்கிறது. அந்த நிர்வாகி மீது கடுமையான நடவடிக்கையை எடுத்த டி.இ.ஓக்களின் குறிப்புகள் காணாமல் போகின்றன. அவர் ஆங்காங்கே அலுவலகங்களில் தனக்கு வேண்டிய ஆட்களை வைத்து காரியங்களைச் செய்து வருகிறார். அந்த மானேஜ்மென்ட் மோசம், மானேஜர் தவறு செய்கிறார் என்று எழுதியும் கூட, நடவடிக்கை மூற்றுப் பெறாமல் இருக்கிறது. இதைக் கல்வியமைச்சரவர்கள் கவனத்தில் கொண்டு வேகமாக நடவடிக்கை எடுக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொண்டு, பேச அனுமதித்த தலைவரவர்களுக்கு நன்றி கூறி முடிக்கிறேன். வணக்கம்.

* திரு. கே. ராஜாராம்: தலைவரவர்களே, துணை மானியக் கோரிக்கை மீது அதிகமாகப் பேச வேண்டிய அவசியமில்லாமல் நமது அவையில் இன்னும் சுமார் 10 தினங்கள் வரை, பல துறைகளைப் பற்றிய விவாதத்தை நாம் நடத்த விருக்கிறோம். அவைகளையெல்லாம் விட்டு விட்டு, எவைகளின் பேரில் விவாதம் இங்கு இல்லையோ அவைபற்றி மட்டும் பேசி 5, 6 நிமிடங்களில் முடித்து விடலாம் என்று எண்ணுகிறேன்.

பொதுவாக, நமது மாநிலத்தில் நீதி பரிபாலனத்தில் நீதி பரிபாலனத் துறையில் கௌரவ மாஜிஸ்ட்ரேட் என்ற ஒரு முறை பல ஆண்டுகளாக வெகு நல்ல முறையில் நடைபெற்று வருகிறது. அதுவும் குறிப்பாக, சென்னை 14 நகரில் கௌரவ மாஜிஸ்ட்ரேட் வேலையைப் பாசாட்டாதவர்களே கிடையாது. அவ்வளவு நல்ல முறையில் நடந்துவரக் கூடிய முறையை வருகிற 1-4-1974 முதல் ரத்து செய்யப் போவதாக இரண்டு தினங்களுக்கு முன்பாக பத்திரிகையில் பார்த்தேன். இவ்வளவு திடீரென்று நாமெல்லாம் அறியாத முறையில் எப்படி ரத்து செய்யப்படப்போகிறதோ தெரியவில்லை. இதைப்பற்றி அறிந்து கொள்ள விரும்புகிறேன். முடியுமானால் ரத்து செய்யாமல் நிறுத்தி வைப்பது நலம் என்று நம்புகிறேன்.

அடுத்தபடியாக, இந்தக் கோரிக்கையில் பொதுப் பணித் துறையில் மதுரை மாவட்டத்தில் பெரியாறு வாய்க்கால்களை மேம்படுத்துவதற்காக பெரும் தொகை ஒதுக்கப்பட்டிருக்கிறது. இதை வரவேற்கிறேன். இப்படி பெரியாற்று வாய்க்காலை மேம்படுத்துவதன் மூலம் சுமார் 20 ஆயிரம் ஏக்கர்

[திரு. கே. ராஜாராம்]

[1974 மார்ச் 27]

வரை அதிகமாக பாசனத்திற்குக் கொண்டு வர முடியும் என்று தெரிகிறது. ஏற்கெனவே, வைகை நீர்ப்பாசனத் திட்டத்தின் கீழ் திருமங்கலம் தாலுகாவில் 20 ஆயிரம் ஏக்கர் என்று அனுமதித்திருந்ததை, கடைசியில் அமுலுக்குக் கொண்டுவரும்போது 10 ஆயிரம் ஏக்கர் என்று குறைத்து விட்டார்கள். இப்படி மேம்பாடு செய்வதன் மூலம் கிடைக்கக் கூடிய நீர்ப்பாசன வசதியை பழைய குற்ற பரம்பரை சட்டத்தால் பாதிக்கப்பட்டு, வேதனைப்பட்ட மக்களின் நலனுக்காக வேண்டி திருமங்கலம் தாலுகாவிற்குப் பயன்படும்படியாகச் செய்ய வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

கடந்த ஒரு மாதத்தில் வட ஆற்காடு மாவட்டத்தில் நெருப்பு பல இடங்களில் வைக்கப்பட்டு பெரும் பாதகத்தை அந்த மாவட்ட மக்கள் அடைந்திருக்கிறார்கள். ஆம்பூரில் 2, 3 தினங்களுக்கு முன்னால் நெருப்பு வைக்கப்பட்டதாக சந்தேகப்பட்டு போலீசார் நடவடிக்கை எடுக்காமல், அந்த ஊர் மக்களே ஒருவரை சந்தேகப்பட்டு பிடித்து அடித்து, அந்த ஆளின் உயிரே போயிருக்கிறது. ஆகையினால் போலீஸ் துறை கொஞ்சம் விஜிலெண்டாக, உஷாராக இருந்து, இதில் கவனம் செலுத்த வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். ஜனங்களே சட்டத்தைக் கையில் எடுத்துக்கொண்டு, இம்மாதிரிச் செய்யாமல் பார்த்துக்கொள்ள வேண்டும். இல்லாவிட்டால் சொந்த விரோதத்தின் காரணமாக நிகழ்ச்சிகள் ஏற்படக் கூடும். 10 குற்றவாளிகள் தண்டனையிலிருந்து தப்பினாலும் பரவாயில்லை. ஆனால் குற்றமற்றவன் ஒரு நாளும் கஷ்டப்படக் கூடாது, தண்டிக்கப்படக் கூடாது. அரசாங்கம், குறிப்பாக போலீஸ் துறை இதில் கவனம் செலுத்த வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். மாண்புமிகு முதலமைச்சரவர்கள் கவனத்திற்கு இதைக் கொண்டு வருகிறேன்.

வட ஆற்காடு மாவட்டத்தில் மற்றொரு பெரிய பீதி, பிள்ளை பிடிப்பது என்று சொல்கிறார்கள். பல பேர்கள் சொல்கிறார்கள். இதையும் போலீசார் கவனிக்க வேண்டும். பிதியைப் போக்க வேண்டியது அரசின் கடமை மட்டுமல்ல, பொது நலத் தொண்டில் ஈடுபட்டிருக்கிற மற்ற சங்கங்களுக்கும், சட்ட சபை உறுப்பினர்களுக்கும் இதில் பங்கு உண்டு. உண்மையில் சந்தேகம் இருந்தால், இனிமேல் பிள்ளை பிடிக்கும் விஷயம் இல்லாமல் பார்த்துக்கொள்ள வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

மத்திய போக்குவரத்து நிதியிலிருந்து, நாம் அதிகமாகப் பணம் பெறவில்லை என்ற ஒரு கருத்து நிலவி வருகிறது. நமது அரசாங்கம் மத்திய அரசாங்கத்துடன் சண்டை போட்டு போக்குவரத்து நிதியிலிருந்து அதிகப் பணம் பெற்று பல வருஷங்களாக செய்யாமல் இருக்கக் கூடிய, கம்பம் மெட்டு ரோடு, தேவாரம் மெட்டு ரோடு போன்றவற்றையெல்லாம் போட ஏற்பாடு செய்ய வேண்டும்.

1974 மார்ச் 27]

[திரு. கே. ராஜாராம்]

(பிற்பகல் 6-50)

அதோடு சேது சமுத்திரத் திட்டம் பற்றி எத்தனையோ முறை பேசி விட்டோம். அரசாங்கம் வற்புறுத்தி வருகிறது. முதலமைச்சர்கள் மாநாடு நடக்கப் போவதாகவும், நமது முதல்வரவர்கள் சட்டசபைக் கூட்டங்கள் முடிந்தவுடன் போவதாகவும் அறிகிறேன். அப்போது மீண்டும் ஒரு முறை சேதுசமுத்திரத் திட்டத்தை வற்புறுத்தி, அடுத்த ஐந்தாண்டுத் திட்டத்தில் சேர்க்கும்படி செய்ய வேண்டும். ஏனெனில் அந்தத் திட்டம் நிறைவேறினால் தான், தூத்துக்குடி துறைமுகத் திட்டம் நஷ்டமில்லாமல் இயங்கும். இல்லா விட்டால் அன்னியக் கப்பல்கள் வருவது நின்று போகும். சிலோனைச் சுற்றிக் கொண்டு தூத்துக்குடிக்கு வரவேண்டிய நிலை இருக்குமாதலால், வராமல் போய்விடும். கண்டிப்பாக சேதுசமுத்திரத் திட்டத்தை அமுலுக்குக் கொண்டு வருவதற்கு முயற்சிக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். பொதுப் பணித் துறையில் பணியாற்றும் இரண்டாம் நிலை ஓர்க்ஸ் இன்ஸ்பெக்டர்கள், பெருவழித்துறையில், அதாவது பிடபிள்யூ. டி-யில் பணியாற்றும் இரண்டாம் நிலை சாலை ஆய்வாளர்களைவிட துவக்க காலம் முதற்கொண்டு, சம்பளம் குறைவாக வாங்கி வந்தனர். ஆனால் அரசு ஒரு நபர் குழு முடிவில் பொதுப் பணித் துறையில் இரண்டாம் நிலை ஓர்க்ஸ் இன்ஸ்பெக்டர்களுக்கு ஊதிய விகிதம் 170-5-225 என்று வைத்துள்ளது. இதிலே இரண்டாம் நிலை பெரு வழி சாலை ஆய்வாளர்களுக்கு சிறு தொகை கூட சம்பள உயர்வு கொடுக்கவில்லை என்று புகார் கூறியிருக்கிறார்கள். அவர்களுடைய இந்த மனுவை மாண்புமிகு முதலமைச்சரிடம் சமர்ப்பிக்கிறேன். அவர்களுடைய குறை உண்மையாக இருந்தால், அதை நிவர்த்திக்கவேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

மாண்புமிகு டாக்டர் மு. கருணாநிதி: தலைவரவர்களே, துணை மானியக் கோரிக்கையில் எதிர்க்கட்சித் தலைவரவர்களும், மற்ற கட்சித் தலைவர்களும், மாண்புமிகு உறுப்பினர்களும், கருத்துக்கள் பலவற்றை எடுத்துச் சொல்லியிருக்கிறார்கள். துணை மானியம் என்பதே, அதை அடிப்படையாக வைத்து வேறு பல பொதுப் பிரச்சினைகளைப் பேசுவதற்குத் துணையாக வருகின்ற காரணத்தால், அந்தப் பெயரைப் பெறுகிறது, அது பொருத்தமான பெயர் என்றே நான் கருதுகிறேன்.

இன்று நம்முடைய நண்பர் திரு. முத்துசாமி அவர்கள் முழுவதுமாக ஆசிரியர்களுக்காகவே நோத்தைச் செலவிடாமல், பம்பாயில் அவதிப்படுகின்ற தென்பகுதி மக்களுக்காகவும் கொஞ்சம் பரிந்துரை செய்து பேசியது, இன்றைய விவாதத்தில் குறிப்பிடத்தக்க அம்சமாகும்.

[டாக்டர் மு. கருணாநிதி]

[1974 மார்ச் 27]

இந்த விவாதத்தில் கலந்துகொண்டு, இதைத் தொடங்கி வைத்துப் பேசிய மாண்புமிகு உறுப்பினர் திரு. அறிவுழகன் அவர்கள் ஆசிரியர்களுக்குச் செய்யப்பட்டுள்ள நன்மைகள் பலவற்றைச் சொல்லிவிட்டு, மேலும் பல சலுகைகளை அவர்களுக்கு வழங்க வேண்டும் என்பதைச் சொல்லி, குறிப்பாக செங்கல்பட்டு மாவட்டத்தில் அவதிப்படுகின்ற ஆசிரியர்களைப்பற்றி எடுத்துரைத்திருக்கிறார்கள். ஆசிரியர்களுக்கு இந்த அரசு கடந்த 5, 6 ஆண்டுகளில் செய்துள்ள அளவற்ற நன்மைகளை எண்ணிப் பார்த்து, மேலும் அரசினுடைய நிதி ஆதாரங்களைச் சிந்தித்து, ஒரு நன்மை செய்யப்பட்டதும் நன்றி தெரிவித்துவிட்டு, அடுத்த வரியிலேயே அடுத்த கோரிக்கையை ஆசிரியர்களுடைய பிரதிநிதிகள் வைக்காமல், கொஞ்சம் இடைவெளி தரவேண்டும் என்று நான் ஆசிரியர்களுடைய பிரதிநிதிகளையெல்லாம் கேட்டுக்கொள்கிறேன். நம்முடைய கல்வி அமைச்சர் அவர்கள் பல சலுகைகளை, குறிப்பாக தேர்வு நிலை போன்ற சலுகைகளை மாமன்றத்தில் பிரகடனப்படுத்தியதும் ஆசிரியர்களுடைய பிரதிநிதிகள் பலரும் தங்களுடைய மகிழ்ச்சியைத் தெரிவித்தார்கள். எனக்கும் கல்வி அமைச்சருக்கும் மாலைகளை அணிவித்தார்கள். நம்முடைய நண்பர் திரு. முத்துசாமி அவர்கள் மாலை அணிவிக்க வராவிட்டாலும் பத்திரிகையில் நன்றி தெரிவித்து, அதோடு முடித்து விட்டால், தன்னுடைய போர்குணம் மங்கி விட்டது என்று யாராவது கருதிவிடுவார்களோ என்ற எண்ணத்தில், அடுத்த வரியிலேயே மேலும் பல பிரச்சினைகளை எழுப்பி, கண்ணீர் வடித்துக் கொண்டிருக்கின்ற அந்த ஆசிரியர்களுக்கெல்லாம் உடனடியாக நிவாரணம் அளிக்க வேண்டுமென்று ஒரு அறிக்கையை விடுத்திருந்தார்கள். நாங்களும் ஆசிரியர்களுக்குச் செய்ய வேண்டிய எல்லாச் சலுகைகளையும் ஒரேயடியாகச் செய்யாமலிருப்பதற்குக் காரணம், எல்லாவற்றையும் செய்து விட்டால், பிறகு ஆசிரியர்களுடைய பிரதிநிதிகளுக்கு வேலையே இல்லாமல் போய்விடும். ஆகவேதான் அடுக்கு அடுக்காக, படிப்படியாக இது போன்ற காரியங்களைத் தொடர்ந்து, ஆனால் இருக்கின்ற நிதி ஆதாரங்களுக்கு ஏற்ப, செய்வது என்று அரசும் குறிப்பாக நானும் மாண்புமிகு கல்வி அமைச்சர் அவர்களும் அதுபற்றி யோசித்து, உடனடியாகச் செய்யவேண்டியவைகளை எல்லாம் ஒழுங்காக ஆசிரியர்களுடைய மனம் ஆறுதல் அடையக்கூடிய அளவுக்குச் செய்து வருகிறோம்.

நம்முடைய நண்பர் திரு. வசந்த பாய் அவர்கள் பேசுகிற நேரத்தில், மசோதாக்களில் டெல்லியில் மாறுதல்கள் செய்யப்பட்டு இங்கே வருகின்ற நேரங்களில், அந்த மாறுதல்கள் எவை, எவை என்பதையெல்லாம் உறுப்பினர்களுக்கு அறிவிக்க வேண்டுமென்று எடுத்துச் சொன்னார்கள். சட்ட இலாகாவைக் கலந்துகொண்டு, அப்படிச் செய்வது முறையா, சரியாக இருக்குமா, வேறு ஏதாவது சட்டச் சிக்கல் இருக்குமா என்பதை ஆராய்ந்து பார்த்து, அதைப்பற்றிய முடிவினைக் கூற முடியும் என்று நான் கருதுகிறேன்.

1974 மார்ச் 27]

[டாக்டர் மு. கருணாநிதி]

முஸ்லீம் லீக் கட்சியினுடைய தலைவர் திரு. அப்துல் வகாப் அவர்களும், எதிர்க் கட்சித் தலைவர் அவர்களும், பிள்ளை பிடிப்பதுபற்றிச் சொன்னார்கள். ரொம்ப காலமாக, இப்படி ஒரு செய்தி வருவதும், பிறகு மின்னல் வேகத்தில் மறைந்து விடுவதும் இந்த நாட்டு வழக்கமாக இருக்கிறது. ஆவணி மாதத்தில் பிள்ளையார் பிடிப்பதைத் தவிர, வேறு மாதங்களில் யாரும் பிள்ளை பிடிப்பதாக எனக்குத் தெரியவில்லை. ஆனால் இப்படிப்பட்ட வதந்திகள், பிரசாரங்கள் வருகின்ற காரணத்தால், பெற்றோர்கள் தங்களுடைய பிள்ளைகளை ஜாக்கிரதையாக வைத்துக்கொள்வதற்கு இந்த வதந்திகள் உதவி செய்யும் என்று நான் கருதுகிறேன். அந்த அளவுக்குத்தான் நான் இந்தச் செய்திகளை நம்ப வேண்டியிருக்கிறது. ஏதோ ஒன்றிரண்டு இடங்களில் பிள்ளைகள் காணாமல் போயிருக்கலாம். அப்படிக்காணாமல் போய் விட்டதை வைத்துக்கொண்டு, யாரோ பிள்ளை பிடிப்பவர்கள் இருக்கின்றார்கள் என்று. . .

திரு. கே. எஸ். அப்துல் வகாப் : தலைவர் அவர்களே, எனக்கு அவகாசம் கொடுத்தால், என்னைக் கொண்டு வந்து காட்டமுடியும். பிடித்து அழைத்துக் கொண்டு செல்லப்பட்ட பிள்ளைகள் மீண்டும் வீட்டிற்கு வந்து விட்டார்கள். பிடிபட்ட பிள்ளைகளை அழைத்துக்கொண்டு வந்து அவர்களுடைய பெற்றோர்கள் என்னிடம் சொன்னார்கள். அவர்கள் வந்து சொன்னதை நான் சொல்கிறேன்.

மாண்புமிகு டாக்டர் மு. கருணாநிதி : தலைவரவர்களே, நான் நம்முடைய மாண்புமிகு உறுப்பினர் திரு. அப்துல் வகாப் அவர்களைப் பணிவன்புடன் கேட்டுக்கொள்வது, சில விஷயங்களை மாமன்றத்தில் எடுத்துச் சொல்ல வேண்டுமென்று முன் கூட்டியே கருதும்போது, கூடுமானவரையில் அதற்கான ஒன்றிரண்டு ஆதாரங்களையாவது அவையில் எடுத்து வைப்பது சாலச் சிறப்புடையதாக இருக்கும். ஒவ்வொரு முறையும் பேசிய பிறகு, அதில் போதிய விவரங்களை அரசின் சார்பில் கோரும்போது, அவகாசம் கொடுத்தால் அது பற்றிச் சொல்கிறேன் என்று கூறுவது அவ்வளவு நல்லதல்ல. இது சாதாரண விஷயமல்ல. பிள்ளையைப் பெற்றெடுத்த பெற்றோர்கள் நம்முடைய முஸ்லீம் லீக் தலைவர் அவர்களிடம் வந்து சொல்லி யிருக்கிறார்கள். அந்தப் பெற்றோர்களுடைய பெயர்களையும் மறந்து விட்டு, அந்தப் பிள்ளையினுடைய பெயரையும் மறந்து விட்டு, அந்தச் சம்பவத்தையும் மறந்து விட்டு, இனிமேல் அவகாசம் பெற்று, அதற்குப் பிறகு விவரங்கள் சேகரிப்பது என்றால், அதில் நம்முடைய முஸ்லீம் லீக் தலைவர் அவர்களுக்கு அவ்வளவு அக்கறை இல்லையோ என்று நான் சந்தேகிக்க வேண்டியிருக்கிறது. பிடிக்கப்பட்ட பிள்ளையைக் கொண்டு வருவதாகச் சொல்கிறார்கள். ஆகவே பிள்ளை பிடிப்பவர்களுக்கும் . . .

[1974 மார்ச் 27]

திரு. கே. எஸ். அப்துல் வகாப் : தலைவர் அவர்களே, போலீசார் மீட்டுக் கொண்டு வந்து விட்டார்கள்.

திரு. எல். பலராமன் : தலைவர் அவர்களே, மதிப்பிற்குரிய நண்பர், திரு. அப்துல் வகாப் அவர்கள் குறிப்பிடுவது வடஆற்காடு மாவட்டத்தில் ஆம்பூருக்குப் பக்கத்தில் உள்ள உமராபாத் என்னும் இடத்தில் நடந்த சம்பவம் என்று கருதுகிறேன். அங்கு ஒரு முஸ்லீம் பையன் காணாமல் போனதைத்தான் குறிப்பிடுகிறார் என்று நினைக்கிறேன். அந்த நிகழ்ச்சி உண்மையானது என்பதை நான் மாண்புமிகு முதலமைச்சர் அவர்களுக்குத் தெரிவித்துக்கொள்ள விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு டாக்டர் மு. கருணாநிதி : தலைவரவர்களே, காணாமல் போவது வேறு, பிடித்துக்கொண்டு போவது வேறு. காணாமல் போனார்கள் என்று பத்திரிகைகளில் எவ்வளவோ செய்திகள் வருகின்றன. திடீரென்று காணாமல் போய் விடுகிறார்கள். ஒரு துண்டு அறிக்கை கூட வெளியிட்டிருக்கிறார்கள். ஒரு ஆசிரியர் இரண்டு குழந்தைகளை அழைத்துக்கொண்டு பழநி கோவிலுக்குச் சென்று வருவதாகச் சொல்லிச் சென்றவர்கள் காணவில்லை என்று துண்டு அறிக்கை கூறுகிறது. நான் ஆசிரியர்களைக் குறை கூறுவதாகக் கருதக்கூடாது. ஒரு துண்டு அறிக்கை வந்திருக்கிறது இரண்டு பெண் குழந்தைகள், ஒரு ஆண் குழந்தை, ஆகிய மூவரையும் அழைத்துக் கொண்டு அந்தப் பள்ளிக் கூடத்தில் படித்த குழந்தைகளை அழைத்துக் கொண்ட—பழநி கோவிலுக்குச் சென்று வருவதாகச் சொன்னவர் இன்னும் திரும்பி வரவில்லை என்று அவர்களுடைய பெற்றோர்கள் ஒரு துண்டு அறிக்கையை வெளியிட்டு அதை எனக்கும் நேற்றைய தினம் அனுப்பி வைத்து, தேட நடவடிக்கைகள் எடுங்கள் என்று கேட்டிருக்கிறார்கள். உடனே காவல் துறையோடு தொடர்பு கொண்டு அதை மிக வேகமாக விசாரிக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொண்டிருக்கிறேன். அப்படி ஏதாவது நடைபெறலாம். பிள்ளை பிடிப்பதற்கு என்றே ஒரு கூட்டம் இருப்பதாகவும், அவர்கள் தாடி வைத்திருப்பார்கள், பயங்கரமாக இருப்பார்கள், கையில் ஒரு சாக்குப் பை வைத்திருப்பார்கள் என்று இப்படியெல்லாம் பத்திரிகைகளில் செய்தி வருகிறது. நாங்கள் அப்படி வருவதை ஆட்சேபிக்கவில்லை. ஆனால் அதனால் ஒரு பீதியான உணர்ச்சி ஏற்படாமல் இருக்க வேண்டும். அதைச் சொல்கின்ற காரணத்தினால், அறவே இது போன்ற காரியங்கள் நடைபெறவில்லை என்று நான் மறுக்கவில்லை. ஒரு சில நேரங்களில் குழந்தைகளுடைய கழுத்துக்களில் உள்ள நகை நட்டுக் களை அபகரிப்பதற்காக திருடர்கள் குழந்தைகளை இழுத்துக்கொண்டு போய்

1974 மார்ச் 27]

[டாக்டர் மு. கருணாநிதி]

விட முடியும். அப்படிப்பட்ட காரியங்கள் நடைபெறலாம். அதற்காக பரவலாக ஒரு நிகழ்ச்சி தமிழ் நாட்டில் நடைபெறுவதாக நாம் கற்பனை செய்து கொள்ள வேண்டியதில்லை என்று நான் கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

(பிற்பகல் 7-00)

முஸ்லீம் லீக் தலைவர் திரு. அப்துல் வகாப் அவர்கள் ரெயில் பாஸ் உறுப்பினர்களுக்கெல்லாம் வழங்கப்பட வேண்டுமென்று சொன்னார்கள். இப்போது ரயில்கள் குறித்த நேரத்தில் வராத காரணத்தால், ரயில் பால் வழங்கியும் பயனில்லை. ஆகவே இப்போது இருக்கின்ற பாஸே போதுமானது என்பதை நான் அவருக்குத் தெரிவித்துக்கொள்கின்றேன்.

நண்பர் திரு. பலராமன் அவர்கள் பேசும்போது, வட ஆற்காடு மாவட்டத் திலே மின்சாரத் தட்டுப்பாட்டின் காரணமாக விவசாயிகளுக்கு ஏற்பட்ட வேதனையை எடுத்துச் சொன்னார்கள்.

MR. CHAIRMAN : Time is extended.

மாண்புமிகு டாக்டர் மு. கருணாநிதி : இந்த விவசாயிகளுடைய கோரிக்கை உடனடியாகக் கவனிக்கப்பட்டு, இரண்டு நாட்களுக்கு முன்பு மின்சாரத் துறை அமைச்சர் அவர்கள் விடுத்த அறிக்கைக்கு ஒப்ப, ஏற்பட்ட நெருக்கடி இன்றைக்கு தவிர்க்கப்பட்டிருக்கிறது. மேலும் நெருக்கடிகள் வராமலிருப்பதற்காக முன்னெச்சரிக்கையாக நாம் விவசாயம், வீட்டு விளக்குகள், வீதி விளக்குகள் இவைகள் அன்னியில் வேறு சில நிறுவனங்களுக்கு 30 சதவிகித மின்வெட்டு அமுல் செய்வதன் மூலமாக எந்த அளவுக்குச் சமாளிக்கலாம் என்கின்ற ஒரு முடிவுக்கு வந்திருக்கின்றோம். அதற்குப் பொதுமக்களுடைய ஒத்துழைப்பும் நிரம்பத் தேவை. அவர்கள் சொன்னார்கள், சினிமா காட்சிகளுக்கெல்லாம் நாம் அனுமதிக்கின்றோம்; ஆனால் தொழிற்சாலை, விவசாயம் இவைகளுக்கெல்லாம் போதுமான அளவுக்கு மின்சாரம் இல்லை என்று சொன்னார்கள். நான் பலமுறை இந்த மன்றத்திலே விளக்கியிருக்கிறேன். ஒரு நாளைக்கு நம்முடைய மாநிலத்திற்குத் தேவைப்படுகின்ற மின்சாரம் கிட்டத் தட்ட 225 லட்சம் யூனிட் என்று கணக்கிடப்பட்டிருக்கிறது. இந்த 225 லட்சம் யூனிட்டில் சினிமா, வீதி விளக்கு இவைகளுக்கெல்லாம் செலவாகின்ற மின்சாரக் கணக்கு, 1 லட்சத்திலிருந்து 2 லட்சம் யூனிட் தான். 225 லட்சம் யூனிட்டில் 1 லட்சம் யூனிட்டிலிருந்து 2 லட்சம் யூனிட் செலவாவதால் பெரிதும் பாதித்துவிடாது. ஆனால் பிரசாரத்திற்கு நல்ல வகையிலே பயன்படுகிறது. சினிமா ஓடுகிறது, விவசாயத்துக்கு, பயிர் பச்சைக்கு கரெண்ட் இல்லாமல் போய்விட்டது என்று சொல்லுகிற பிரசாரத்திற்குப் பயன்பட

[டாக்டர் மு. கருணாநிதி]

[1974 மார்ச் 27]

லாமே தவிர, சினிமாக்களை நிறுத்திவிடுகின்ற காரணத்தினால், 3 காட்சிகளை இரண்டு காட்சிகள் வெட்டிவிட்டு ஒரு காட்சியை ஓடவிட்டாலும், அல்லது மூன்று காட்சிகளையும் நிறுத்திவிட்டாலும், அதன் மூலமாக அதிகபட்ச மின் சாரம் 1 லட்சம் யூனிட் தான் ஒரு நாளைக்குக் கிடைக்கும். ஆனால் நம்முடைய மொத்தத் தேவை ஒரு நாளைக்கு 225 லட்சம் யூனிட் என்பதை நாம் மறந்து விடக்கூடாது. அந்தக் கணக்கைப் பார்த்தால், இது மிக மிகச் சிறிய அளவாகும். நாம் சினிமா காட்சிகளுக்கு வெட்டுச் செய்கின்ற அளவுக்கு இன்றைக்கு மின்சார நெருக்கடி ஏற்பட்டுவிடவில்லை என்பதையும் நான் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

அலுவலாளர்களுடைய ஊதியத்தைப்பற்றி மாண்புமிகு உறுப்பினர் திரு. பலராமன் அவர்கள் குறிப்பிட்டார்கள். நகராட்சிகளுக்கு, அங்கு பணியாற்றுகின்ற அலுவலாளர்களுக்கு, அதே போன்று ஊதியம் அளிக்கப்பட வேண்டும்; அதற்கு மாநில அரசு உதவி செய்திட வேண்டும் என்று சொன்னார்கள். நகராட்சியில் உள்ள அலுவலாளர்களுக்கு அந்த ஊதியம் கிடைக்க வேண்டும் என்பதுதான் இந்த அரசினுடைய கொள்கையாகும். அதனால் தான் வரவு-செலவுத் திட்ட உரையில் கூட குறிப்பிட்டிருக்கின்றேன். 35-ஆம் பக்கத்தில் அது குறிப்பிடப்பட்டிருக்கிறது. நகராட்சிகளுக்கு வேண்டிய நிதி உதவி செய்வதற்கான முறைகளை ஆராய்வதற்காக தனியாக ஒரு நகராட்சி நிதிநிலை ஆய்வுக் குழு (முனிசிபல் பைனான்ஸ் என்குயரி கமிட்டி) அமைக்கப்பட்டிருக்கிறது. அந்தக் கமிட்டியினுடைய அறிக்கைகள் வெளியான பிறகு, நகராட்சியின் நிதிநிலை சங்கடங்களை ஆராய்ந்து, எந்த வகையிலே அரசு தன்னுடைய பொறுப்பை, தன்னுடைய கடமையைச் செய்யலாம் என்பதைப்பற்றி யோசிக்கும் என்பதையும் நான் இங்கே தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

திரு. பலராமன் சொன்னார்கள், வேண்டிய பகுதிக்குச் சாலை அமைக்கின்றார்கள், வேண்டாத பகுதிக்குச் சாலை அமைக்கவில்லை என்று. உண்மை. வேண்டிய இடத்திற்குத் தான் சாலை அமைக்க வேண்டுமே தவிர, வேண்டாத இடங்களுக்கெல்லாம் சாலை அமைக்க முடியாது. ஆகவே அதில் ஒன்றும் குற்றமில்லை என்பதையும் நான் அவருக்குத் தெரிவித்துக்கொள்கின்றேன்.

திரு. எஸ். பலராமன் : தலைவரவர்களே, முதலமைச்சர் அவர்கள் தமக்கு இருக்கக்கூடிய சாமர்த்தியத்தின் காரணமாக பிரச்சினையை திசை திருப்புகிறார்கள். நான், அரசியல் கண்ணோட்டத்துடன் இல்லாமல் பொதுவாக மக்களுக்குத் தேவைப்படும் இடத்திற்கு இருக்க வேண்டும் என்று கூறினேனே தவிர, வேறொன்றுமில்லை.

1974 மார்ச் 27]

மாண்புமிகு டாக்டர் மு. கருணாநிதி: திரு. பலராமன் அவர்கள் என்னுடைய சாமர்த்தியத்தை ஒத்துக்கொண்டதற்காக நன்றி. சில பேர் அதை ஒத்துக்கொள்ளக்கூட பயப்படுகிறார்கள். இந்த நேரத்தில் அதை ஒத்துக்கொண்டதற்கு நன்றி.

நண்பர் திரு. ஆறுமுகசாமி அவர்கள் பேசும்போது, நான் குறிக்கிட்டுச் சொன்னேன். 5 லட்சம் பேருக்கு வேலை வாய்ப்புக் குறித்து, தமிழ் நாட்டைப் பொறுத்த வரையில், மத்திய அரசு ஒப்பளித்த தொகை 6 கோடி ரூபாய். அந்த 6 கோடி ரூபாயில் 5.59 கோடி ரூபாய் வரை நாம் செலவு செய்திருக்கின்றோம். ஆகவே அந்தத் தொகையைச் செலவு செய்யாமல் இருந்துவிடவில்லை. இருக்கின்ற சங்கடமெல்லாம், அவர்கள் சொல்லியதைப் போல வேலை வாய்ப்புக்களை அளித்துவிட்டோமேயானால், பிறகு தொடர் செலவுகளுக்குப் பணம் இல்லாமல் கஷ்டப்பட வேண்டிவரும். ஆகவே நம்முடைய மாநிலத்தைப் பொறுத்த வரை, இந்த வேலை வாய்ப்புத் தன்மையிலே ஒரு புதிய நிலையை உருவாக்குகின்ற அளவுக்கு அந்தத் தொகையை தொடர் செலவுகளுக்கு மாத்திரம் பயன்படுத்துவது என்றில்லாமல், மூலதனச் செலவுகளுக்கும் பயன்படுத்துவது என்று திட்டமிட்டு, பல்வேறு வேளாண்மைக் கூட்டுறவுச் சங்கங்கள், போக்குவரத்துத் துறையினுடைய பொறியியல் சங்கங்கள், மின்வர் பண்ணைகள் போன்ற அமைப்புக்களை ஏற்படுத்துவதற்கு மத்திய உதவியைப் பயன்படுத்துவதில் நிதி நிறுவனங்களிலிருந்து பல மடங்கு கூடுதலாக உதவி பெற்று, அதை நிர்வகிக்க முடியும் என்கின்ற வகையில், நாம் அவைகளைச் செலவு செய்து வருகிறோம். எனினும் உதவி அளிக்க வேண்டுமென்று நாம் வற்புறுத்தி வருகின்றோம். இந்தத் திட்டங்களுக்கு ஒதுக்கியுள்ள தொகையை நாம் பாராட்டுகிறோம் என்றாலும், தொடர் செலவை மத்திய அரசு ஏற்காது என்கின்ற அந்த முடிவிலிருந்து மத்திய அரசு கொஞ்சம் மாற்றம் செய்து, தொடர் செலவுகளையும் கொஞ்ச நாளைக்கு ஏற்றுக் கொள்கின்ற வழி முறைகளை மத்திய அரசு செய்ய வேண்டும். இப்போது மூலதனச் செலவு, பங்குத் தொகைச் செலவு போன்ற தொடராச் செலவுகளை மத்திய அரசு ஏற்கக்கூடும் என்கின்ற ஒரு நம்பிக்கை நமக்கு ஏற்பட்டிருக்கிறது. அதை நாம் மத்திய அரசினிடத்தில் மீண்டும் வற்புறுத்தி வருகின்றோம் என்பதையும் நான் இங்கே தெரிவித்துக்கொள்வேன்.

எதிர்க் கட்சித் தலைவர் அவர்கள் கவுரவ மாஜிஸ்ட்ரேட்டுகள் விலக்கப்படுகிறார்கள் என்பதைப்பற்றி எடுத்துச் சொன்னார்கள். அவர்கள் எந்த அளவுக்கு இதை எடுத்துச் சொல்வதற்கு வலியுறுத்தப்பட்டிருக்கிறார்களோ, அதைப் போலவே கடந்த 2, 3 நாட்களாக நானும், மற்ற அமைச்சர் பெருமக்களும் கவுரவ மாஜிஸ்ட்ரேட்டுகளினுடைய கூட்டத்திற்கிடையில் சிக்கித் தவித்துக்

[டாக்டர் மு. கருணாநிதி]

[1974 மார்ச் 27]

கொண்டிருக்கின்றோம். அதே சங்கடம் அவர்களுக்கும் ஏற்பட்டிருக்கும் என்று கருதுகின்றேன். ஆனால் கவுரவ மாஜிஸ்டிரேட்டுகளை விலக்க வேண்டும் என்கின்ற முடிவு தமிழக அரசு செய்த முடிவல்ல. மத்திய சர்க்கார் அகில இந்திய ரீதியில் இந்த முடிவை எடுத்து, இப்போதுள்ள நிலையை அப்படியே மாற்றி, கவுரவ மாஜிஸ்டிரேட்டுகளாக வருகிறவர்களுக்குச் சில தகுதிகளை நிர்ணயித்து, கூடுமான வரையில் ஓய்வுபெற்ற அதிகாரிகளாக இருக்க வேண்டும் என்பது போன்ற சில முறைகளை வகுத்திருக்கிறது. அவர்கள், மராட்டிய மாநிலத்தில் தனியாக ஒரு மசோதா நிறைவேற்றப்பட்டு, அந்தச் சட்டத்தால் மத்திய சர்க்கார் சட்டம் நிறுத்தி வைக்கப்பட்டிருப்பதாகச் சொல்கிறார்கள். நான் அவர்களிடத்தில் அந்த மசோதாவினுடைய பிரதி வேண்டும் என்று கேட்டதற்கிணங்க, இன்றைய தினம் அவர்கள் நம்முடைய மக்கள் நல்வாழ்வுத் துறை அமைச்சரவர்களைச் சந்தித்து, அவர்களிடத்தில் மசோதாவின் நகலைக் கொடுத்திருக்கிறார்கள். இப்போது தான் அது என்னுடைய கைக்குக் கிடைத்தது. அதை நான் படித்துப் பார்க்கவில்லை. அப்படியிருந்தாலும் கூட, மத்திய சர்க்கார் நிறைவேற்றி, குடியரசுத் தலைவருடைய கையொப்பம் ஆகிற மசோதாவினுடைய முடிவை மாநில சர்க்கார் நிறைவேற்றுகின்ற மசோதாவின் மூலமாக மாற்றியமைத்துவிட முடியுமா என்பது சந்தேகத்திற்கு உரியதாக இருக்கிறது. எனினும் மராட்டிய மாநிலத்தினுடைய அந்த மசோதா எப்படி நிறைவேற்றப்பட்டிருக்கிறது; அந்த 'பில்' எந்த வடிவத்தில் இருக்கிறது என்பவைகளை ஆராய்ந்து பார்த்து, தமிழக அரசு இங்குள்ள கவுரவ மாஜிஸ்டிரேட்டுகளுடைய கோரிக்கைகளைப் புறக்கணிக்காமல், அவர்கள் சார்பாக எதிர்க் கட்சித் தலைவர் வாதாடியதையும் புறக்கணிக்காமல், நிச்சயமாக அதைப்பற்றி ஆராய்வோம் என்பதை மாத்திரம் நான் இங்கே தெரிவித்துக் கொள்வேன்.

நீ விபத்துக்களைப்பற்றியெல்லாம் சொன்னார்கள். வட ஆற்காடு மாவட்டத்தில் மாத்திரமல்லாமல், தமிழகத்திலே வேறு சில இடங்களில், விழுப்புரம் போன்ற இடங்களிலும், வேறு சில நகரங்களிலும், கிராமப்புறங்களிலும், உசிலம்பட்டி போன்ற இடங்களிலும், இந்தத் தீவிபத்துக்கள் ஏற்பட்டன. ஆனால் காவற் துறையினர் உஷார்படுத்தப்பட்டு எல்லா இடங்களிலும் மேற்கொண்டு பரவாமல் தடுப்பதற்கான முன்னெச்சரிக்கை அத்தனையும் எடுத்துக்கொள்ளப்பட்டிருக்கிறது என்பதை நான் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

சேதுசமுத்திரத் திட்டம்பற்றி எதிர்க் கட்சித் தலைவர் அவர்கள் எவ்வளவு அக்கறை கொண்டிருக்கின்றார்களோ, அதைப் போலவே இந்த அரசு, இன்னும் சொல்லப் போனால் ஆளுங்கட்சியிலிருக்கின்ற நாங்கள் எதிர்க் கட்சியாக

1974 மார்ச் 27]

[டாக்டர் மு. கருணாநிதி]

இருந்த அந்தக் காஷத்திலிருந்தே சேதுசமுத்திரத் திட்டத்தை வலியுறுத்தி வருகின்றோம். அந்தத் திட்டம் நிறைவேறுவதன் மூலமாக தூத்துக்குடித் துறைமுகத்தினுடைய பொருளாதார வளர்ச்சி பன்மடங்கு வளரும் என்பது மாத்திரமல்ல, இலங்கையைச் சுற்றிக்கொண்டு 100 மைல் தூரம் நடத்துகின்ற பயணம் பெருமளவுக்குக் குறையும். இவைகளையெல்லாம் அடுக்கடுக்காக எடுத்து நாம் சொல்லி வருகிறோம். ஆனால் மத்திய அரசு அவர்களுடைய நிதி நிலையை நமக்குக் காரணமாகக் காட்டி, அதைத் தள்ளிப் போட்டுக் கொண்டே வருகிறார்கள். மேன்மேலும் மத்திய அரசை, மாநில அரசு சேது சமுத்திரத் திட்டம்பற்றி வலியுறுத்தும் என்கின்ற உறுதியை அளித்து, இந்தத் துணை மதிப்பீடுகள் அறிக்கை மீது எதிர்க் கட்சித் தலைவர்களும், மாண்புமிகு உறுப்பினர்கள் அனைவரும் எடுத்துச் சொன்ன எல்லாக் கருத்துக்களுக்கும் நன்றி தெரிவித்து இந்த அளவில் அமைகின்றேன். வணக்கம்.

(பிற்பகல் 7-10)

திரு. செ. முத்துசாமி: மாண்புமிகு தலைவரவர்களே, ஒரேயொரு விளக்கத்தை மாண்புமிகு முதலமைச்சரவர்களிடம் வேண்டுகிறேன். இன்றைக்கு நான் பேசிய பிரச்சினைகளிலே, பம்பாய் தமிழர் பிரச்சினைபற்றிக் குறிப்பிட்டதை, முதல்வரவர்கள் சிறப்பாகச் சொன்னார்கள். சிறப்பாகச் சொன்னதோடு விட்டுவிட்டார்களா அல்லது சிறப்பாக ஏதாவது கொண்டு வருவார்களா வென்று அறிய விரும்புகிறேன். இரண்டாவது, ஆசிரியர்களுடைய பிரச்சினையிலே இடைவெளி கொடுக்க வேண்டுமென்று கேட்டார்கள். இன்னொரு இடத்திலே, நிறையச் செய்துவிட்டால் பிரச்சினையே இருக்காதென்று சொன்னார்கள். ஆசிரியர்களுக்கு இருக்கக்கூடிய தேவைகளைக் கேட்கிறோம். செய்ததற்கு நன்றி சொல்லுகிறோம். தேவையானவற்றைக் கேட்கிறோம். இதையே முதலமைச்சரவர்கள் 'போர்க் குணம்' என்று சொல்கிறார்கள். அதை நான் விட்டுவிடுகிறேன். போர்க் குணம் தமிழ் சமுதாயத்திற்கு இருப்பது தேவையா தேவையில்லையா என்பதை மாண்புமிகு முதலமைச்சரவர்கள் சொல்ல வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

மாண்புமிகு டாக்டர் மு. கருணாநிதி: தமிழர்களுக்கு 'போர்க் குணம்' தேவை; 'Bore' குணம் கூடாது.

மாண்புமிகு மேலவைத் தலைவர்: இத்துடன் இன்றைய நிகழ்ச்சிகள் முடிவுற்றன. அவை மீண்டும் நாளை மாலை 4 மணிக்குக் கூடும்.

பின்னர், அவை ஒத்திவைக்கப்பட்டது.

4. அவை முன் வைக்கப்பட்ட ஏடுகள்.

A. Statutory Rules and Orders.

* 192. Notification issued with G.O. Ms. No. 2102, Agriculture dated the 8th October 1973 relating to declaration of notified market area for Madurantakam market in respect of groundnut. [Laid on the table of the House under section 29 (4) of the Tamil Nadu Agricultural Produce Markets Act, 1959 (Tamil Nadu Act 23 of 1959).]

* 193. Notification issued with G.O. Ms. No. 2100, Agriculture, dated the 8th October 1973 relating to declaration of notified market area for Uthiramrur market in respect of groundnut. [Laid on the table of the House under section 29 (4) of the Tamil Nadu Agricultural Produce Markets Act, 1959 (Tamil Nadu Act 23 of 1959).]

* 194. Notification issued with G.O. Ms. No. 2282, Agriculture, dated the 15th November 1973 relating to establishment of a regulated market at Sankarapuram for the purchase and sale of groundnut, gingelly, paddy, sugarcane, jaggery in all forms cotton, cashewnut blackgram and greengram. (Laid on the table of the House under section 29 (4) of the Tamil Nadu Agricultural Produce Markets Act, 1959 (Tamil Nadu Act 23 of 1959).]

* 195. Notification issued with G.O. Ms. No. 2102, Agriculture, dated the 8th October 1973 relating to establishment of a regulated market at Thiyagadurgam for the purchase and sale of groundnut, gingelly, paddy, cotton, cashewnut, blackgram, greengram and sugarcane jaggery. [Laid on the table of the House under section 29 (4) of the Tamil Nadu Agricultural Produce Markets Act, 1959 (Tamil Nadu Act 23 of 1959).]

* 196. Notification issued with G.O. Ms. No. 3314, Public (Elections-IV), dated the 15th December 1973 in regard to an amendment to the Tamil Nadu Legislature Travelling Allowance Rules, 1955. [Laid on the table of the House under section 14 (3) of the Tamil Nadu Payment of Salaries Act, 1951 (Tamil Nadu Act XX of 1951).]

* 197. Notification issued with G.O. Ms. No. 1011, Revenue, dated the 7th March 1974 in regard to appointment of Thiru S. Swamikannu. District and Sessions Judge, Salem to be the

1974 மார்ச் 27]

Chairman of the Sales Tax Appellate Tribunal, Madras. [Laid on the table of the House under section 53 (5) of the Tamil Nadu General Sales Tax Act, 1959 (Tamil Nadu Act I of 1959).]

* 198. Notification issued with G.O. Ms. No. 4514, Revenue, dated the 27th July 1973 in regard to certain amendments to the Tamil Nadu Urban Land Tax Rules, 1966. [Laid on the table of the House under section 45 (2) of the Tamil Nadu Urban Land Tax Act, 1966 (Tamil Nadu Act 12 of 1966).]

* 199. Statement of guarantees given by the Government of Tamil Nadu to the Tamil Nadu Slum Clearance Board. [Laid on the table of the House under section 92 of the Tamil Nadu State Housing Board Act, 1961 (Tamil Nadu Act 17 of 1961) read with section 41 of the Tamil Nadu Slum Areas (Improvement and Clearance) Act, 1971 (Tamil Nadu Act 3 of 1971).]

200. Notification issued with G.O. Ms. No. 2720, Public (Services-A), dated the 15th October 1973 in regard to an amendment to the Tamil Nadu Public Service Commission Regulations, 1954 for inclusion of the post of Librarian, Government College of Indian System of Medicine, Palayamkottai in Tamil Nadu Medical Subordinate Service within the Commission's purview. [Laid on the table of the House under Article 320 (5) of the Constitutions of India.]

201. Notification issued with G.O. Ms. No. 169, Rural Development and Local Administration, dated the 30th January 1974 in regard to inclusion of certain areas in the jurisdiction of the Madurai City Municipal Corporation with effect from the 30th January 1974. [Laid on the table of the House under section 432 (2) of the Madurai City Municipal Corporation Act, 1971 (Tamil Nadu Act 15 of 1971).]

202. Notification issued with Roc. No. 170301/73-E4, dated the 4th December 1973 in regard to extension of certain provisions relating to Building Regulations of the Tamil Nadu District Municipalities Act, 1920 to Sambavarvadakarai Town Panchayat in Tirunelveli District. [Laid on the table of the House under section 199 (2) of the Tamil Nadu Panchayats Act, 1958 (Tamil Nadu Act XXXV of 1958).]

[1974 மார்ச் 27]

B. REPORTS, NOTIFICATIONS AND OTHER PAPERS.

63. Notification issued with G.O. Ms. No. 6382, Revenue, dated the 16th October 1973 in regard to remission of stamp duty chargeable under the Indian Stamp Act, 1899 (Central Act II of 1899) in respect of the mortgage deeds to be executed by the repatriates from Ceylon in favour of the Government for obtaining agricultural loans under the scheme sanctioned in G.O. Ms. No. 3025, Revenue, dated the 17th December 1969.

64. Notification issued with G.O. Ms. No. 6958, Revenue, dated the 19th November 1973 in regard to remission of stamp duty chargeable under the Indian Stamp Act, 1899 (Central Act II of 1899) in respect of the mortgage deed executed by the Tamil Nadu Housing Board in favour of the Housing and Urban Development Finance Corporation (Private) Limited, New Delhi.

65. Notification issued with G.O. Ms. No. 6368, Revenue, dated the 15th October 1973 in regard to remission of stamp duty chargeable under the Indian Stamp Act, 1899 (Central Act II of 1899), in respect of the sale deed to be executed in favour of the Tamil Nadu Housing Board.

66. Notification issued with G.O. Ms. No. 7378, Revenue, dated the 13th December 1973 in regard to remission of stamp duty chargeable under the Indian Stamp Act, 1899 (Central Act II of 1899) in respect of the bonds to be issued in connection with the floating of an open market loan by the Madras Port Trust.

‡ 67. Progress of Education in Tamil Nadu (English and Tamil).

‡ 68. Policy Note on Animal Husbandry, 1974-75 (English and Tamil).

69. A Review on Irrigation in Tamil Nadu, 1973-74 (English and Tamil).

70. Speech by Hon. Thiru P. U. Shanmugam, Minister for Public Works on Demands for Irrigation and Public Works Department Grants, 1974-75 (English and Tamil).

71. A Review on the working of Minor Ports in Tamil Nadu, 1973-74 (English and Tamil).

1974 மார்ச் 27]

72. A Review on the working of Tuticorin Harbour Project and Sethusamudram Project in Tamil Nadu, 1973-74 (English and Tamil).

73. A Review on the Buildings Programme in Tamil Nadu during 1973-74 (English and Tamil).

74. The Activities and Achievements of the State Directorate of Ground Water (English and Tamil).

‡ 75. A. Review on Industrial Growth in Tamil Nadu—Tamil Nadu Small Industries Corporation Limited, 1973-74 (English and Tamil).

‡ 76. A. Review on Industrial Growth in Tamil Nadu—Tamil Nadu Small Industries Development Corporation Limited, 1973-74 (English and Tamil).

‡ 77. Performance Budget on Industries, 1974-75.

78. Statement in regard to action taken on the recommendations of the Administrative Reforms Commission on Public Works Department (English and Tamil).

* Laid on the table of the House on 26th March 1974.

‡ Circulated to all M.L.Cs. on 26th March 1974.

வாய்மையே வெல்லும்
TRUTH ALONE TRIUMPHS

[1974 மார்ச் 27]

[96-ஆம் பக்கத்தில் இனம் 2-க்கான அடிக்குறிப்பைக் காண்க].

L.A. Bill No. 10 of 1974.

(As passed by the Assembly).

A Bill to consolidate and amend the law relating to the levy of tax on motor vehicles in the State of Tamil Nadu.

BE it enacted by the Legislature of the State of Tamil Nadu in the Twenty-fifth year of the Republic of India as follows :—

1. *Short title, extent and commencement.*—(1) This Act may be called the Tamil Nadu Motor Vehicles Taxation Act, 1974.

(2) It extends to the whole of the State of Tamil Nadu.

(3) It shall come into force on such date as the Government may, by notification, appoint.

2. *Definitions.*—In this Act, unless the context otherwise requires,—

(1) “ Government ” means the State Government;

(2) “ laden weight ” in relation to a motor vehicle means, in case a permit is issued to the vehicle under the Motor Vehicles Act, the maximum laden weight specified in such permit; if no such permit is issued, the maximum laden weight specified in the registration certificate of the vehicle, and if such weight is not specified in such certificate, the maximum laden weight of the vehicle determine in such manner as the licensing officer may deem fit;

“ laden weight ” in relation to a trailer means, in case a permit is issued to the vehicle to which the trailer is attached under the Motor Vehicles Act, the maximum laden weight specified in such permit in respect of the trailer and, if no such permit is issued, the maximum laden weight specified in respect of the trailer in the registration certificate of the vehicle to which the trailer is attached, and if such weight is not specified in such certificate, the maximum laden weight of the trailer determined in such manner as the licensing officer may deem fit;

(3) “ Licensing officer ” means an officer appointed by the Government to exercise the powers and perform the functions of a licensing officer under this Act;

1974 மார்ச் 27]

(4) " Madras Metropolitan area " means the City of Madras and such Contiguous area of such city as the Government may, from time to time, specify by notification;

(5) " Motor Vehicles Act " means the Motor Vehicles Act, 1939 (Central Act IV of 1939);

(6) " public road " means any street, road, square, court, alley, passage or riding path over which the public have a right of way, whether a thoroughfare or not, and includes the roadway over any public bridge or causeway;

(7) " registered owner " means the person in whose name a motor vehicle is registered or deemed to be registered under the Motor Vehicles Act;

(8) " tax " means the tax leviable under this Act,

(9) " year " means the financial year; " half-year " means the first six months or the second six months of such year ; and " quarter " means the first three months or the second three months 's of such half-year;

(10) words and expressions used but not defined in this Act shall have the meanings assigned to them in the Motor Vehicles Act.

3. *Levy of tax.*—(1) Subject to the provisions of sub-section (2), tax shall be levied on every motor vehicle kept or used in the State of Tamil Nadu at the rate specified for such vehicle in the Schedule.

(2) The Government may, by notification, from time to time, increase the rate of tax specified in the Schedule;

Provided that such increase shall not in the aggregate exceed 50 per cent of the rate specified in the Schedule on the date of the publication of this Act in the *Tamil Nadu Government Gazette*.

(3) All references made in this Act to the Schedule shall be considered as relating to the Schedule as for the time being amended in exercise of the powers conferred by this section.

4. *Payment of tax.*—(1) The tax levied under this Act shall be paid in the manner prescribed by the registered owner or by any other person having possession or control of the motor vehicle, at his choice, either quarterly, half-yearly or annually, on a licence to be taken out by him for that quarter, half year or year, as the case may be.

[1974 மார்ச் 27]

Explanation.—The tax for a half-yearly licence shall not exceed twice and the tax for an annual licence shall not exceed four times the tax for a quarterly licence. The Government shall have power to grant a suitable rebate in case of the half-yearly and annual licences.

(2) No motor vehicle shall be kept or used in the State of Tamil Nadu at any time unless a licence has been obtained.

(3) Notwithstanding anything contained in sub-section (1), no person shall be liable to tax during any period on account of any taxable motor vehicle, if the tax due in respect of such vehicle for the same period has already been paid by some other person.

5. *Issue of licence.*—(1) When any person pays the amount of tax due in respect of a motor vehicle or proves to the satisfaction of the licensing officer that no tax is payable in respect of such vehicle, the licensing officer shall—

(a) grant to such person a licence, in such form as may be prescribed for the period concerned; and

(b) record that the tax has been paid for a specified period or that no tax is payable in respect of the vehicle, as the case may be, in the certificate of registration granted or deemed to be granted in respect of the vehicle under the Motor Vehicles Act or in the case of vehicle of the under the Motor Vehicles Act or in the case of vehicle not registered or deemed to be registered under that Act, on a certificate in such form as may be prescribed.

(2) Every licence granted under sub-section (1) shall be valid throughout the State of Tamil Nadu.

6. *Issue of temporary licence.*—A temporary licence for a period not exceeding seven days or thirty days or ninety days, as the case may be, at a time, may be issued in respect of any class of motor vehicles specified in the Schedule, on payment of tax—

(a) in respect of a temporary licence exceeding thirty days, at the rate of quarterly tax;

(b) in respect of a temporary licence exceeding seven days but not exceeding thirty days, at the rate of one-third of the quarterly tax; and

(c) in respect of a temporary licence not exceeding seven days, at the rate of one-tenth of the quarterly tax.

1974 மார்ச் 27]

7. *Liability to payment of tax by persons succeeding to the ownership, possession or control of motor vehicles.*—If the tax leviable in respect of any motor vehicle remains unpaid by any person liable for the payment thereof and such person, before paying the tax, has transferred the ownership of such vehicle or has ceased to be in possession or control of such vehicle, the person to whom the ownership of the vehicle has been transferred or the person who is in possession or control of such vehicle, shall be liable to pay the said tax :

Provided that nothing contained in this section shall be deemed to affect the liability to pay the said tax of the person who has transferred the ownership or has ceased to be in possession or control of such vehicle.

8. *Period with which tax is to be paid.*—The tax due under this Act shall be paid within such period, not being less than seven days or more than thirty days from the commencement of the quarter; half-year, as may be prescribed, and different periods may be prescribed for different classes of motor vehicles.

9. *Levy of surcharge on tax on certain motor vehicles.*—(1) There shall be levied on the tax a surcharge at the rate of,—

(a) five per cent of the tax on every goods vehicle; and

(b) ten per cent of the tax on every other motor vehicle not being a motor vehicle, scooter or cycle with attachment for propelling the same by mechanical power of any type;

(2) The provisions of this Act and the notifications issued and the rules made thereunder shall, so far as may be, apply in relation to the levy of surcharge under sub-section (1) as they apply in relation to the levy of the tax mentioned in section 3.

10. *Establishment of Rural Road Development Fund.*—(1) There shall be constituted for the State of Tamil Nadu a fund called the Tamil Nadu Rural Road Development Fund to which the proceeds of the surcharge collected under sub-section (1) of section 9 shall be credited.

(2) The fund constituted under sub-section (1) shall not be expended except upon the development and maintenance of public roads in the rural areas.

Explanation.—For the purpose of this sub-section, “rural area” means any area not included in—

(i) the City of Madras or of Madurai;

[1974 மார்ச் 27]

(ii) any municipality governed by the Tamil Nadu District Municipalities Act, 1920 (Tamil Nadu Act V of 1920); or

(iii) any township constituted under any law for the time being in force.

11. *Payment of additional tax.*—When any motor vehicle in respect of which tax has been paid is altered or proposed to be used in such a manner as to cause the vehicle to become a vehicle in respect of which a higher rate of tax is payable, the registered owner or person who is in possession or control of such vehicle shall pay an additional tax of a sum which is equal to the difference between the tax already paid on the tax which is payable in respect of such vehicle for the period for which the higher rate of tax is payable in consequence of its being altered or so proposed to be used and the licensing officer shall not grant a fresh licence in respect of such vehicle so altered or proposed to be so used until such amount of tax has been paid.

12. *Rounding off of tax, fee penalty, fine, etc.*—The amount of tax, fee, penalty, fine or any other sum payable and the amount of refund due, under the provisions of this Act shall be rounded off to the nearest rupee and, for this purpose, where such amount contains a part of a rupee consisting of paise, then, if such part is fifty paise or more, it shall be increased to one rupee and if such part is less than fifty paise, it shall be ignored.

13. *Refund of tax.*—(1) Where the tax for any motor vehicle has been paid for any quarter, half-year or year and the vehicle has not been used on any public road during the whole of that quarter half-year or year or a continuous part thereof not being less than one month, a refund of the tax at such rates as may, from time to time, be notified by the Government, shall be payable subject to such conditions as may be specified in such notification.

(2) Where any tax is paid by mistake or in excess, the tax so paid or collected shall be refunded to such person in such manner and subject to such conditions as may be prescribed.

14. *Carriage of licence on vehicle and duty to stop it on demand by officer.*—(1) The licence granted in respect of a motor vehicle under sub-section (1) of section 5 or under section 6 shall be carried in a conspicuous place upon the vehicle in such manner as may be notified by the Government and if such a licence is not so carried

1974 மார்ச் 27]

upon such vehicle, the registered owner or the person having possession or control thereof shall be punishable with fine which may extend to fifty rupees.

(2) Any officer of the Transport Department not below the rank of an Assistant Motor Vehicles Inspector or any police officer in uniform who is not below the rank of a Sub-Inspector, or who, being below such rank is specially authorised in this behalf by the Regional Transport Authority or such other officer as may be prescribed, may require the driver of any motor vehicle on any public road to stop the vehicle and cause it to remain stationary so long as may reasonably be necessary for the purpose of satisfying himself that a licence has been duly obtained in respect of such vehicle

(3) Any person failing to stop a motor vehicle when required to do so by any of the officers specified in sub-section (2) or resisting such officer shall be punishable with fine which may extend to fifty rupees.

15. *Penalty for failure to pay tax.*—If the tax due in respect of any motor vehicle has not been paid within the period prescribed under section 8, the registered owner or the person having possession or control thereof shall—

(a) pay, in addition to the tax, a penalty of such sum, not exceeding twice the amount of the quarterly tax payable, as may be prescribed, and different sums may be prescribed for different classes of motor vehicles and for different periods; and

(b) also be punishable with fine which may extend to fifty rupees; and the amount of the tax due by him in respect of such vehicle for the quarter or quarters concerned together with the penalty referred to in clause (a) shall also be recovered as if such tax and penalty were a fine.

16. *Recovery of tax or penalty as an arrear of land revenue.*—Any tax or penalty due under this Act, may be recovered in the same manner as an arrear of land revenue. The motor vehicle in respect of which the tax or penalty is due or its accessories may be distrained and sold in pursuance of this section, whether or not such vehicle or accessories are in the possession or control of the person liable to pay the tax or such penalty.

17. *Utilisation of the proceeds of the tax.*—After deducting the expenses of collecting the tax under this Act and the costs incurred by the Government in exercising their administrative functions in

regard to the control of motor vehicles in this State, the balance shall be apportioned between the Government and local authorities and such apportionment shall be in accordance with such rules as may be made in this behalf.

18. *Permit to be ineffective if tax not paid.*—Notwithstanding anything contained in the Motor Vehicles Act, if the tax due in respect of a transport vehicle is not paid within the prescribed period, the validity of the permit shall become ineffective from the date of expiry of the said period until such time, the tax is actually paid.

19. *Offences by companies.*—(1) Where an offence against any of the provisions of this Act or any rule made thereunder has been committed by a company, every person, who, at the time the offence was committed, was in-charge of, and was responsible to, the company for the conduct of the business of the company as well as the company, shall be deemed to be guilty of the offence and shall be liable to be proceeded against and punished accordingly :

Provided that nothing contained in this sub-section shall render any such person liable to any punishment, if he proves that the offence was committed without his knowledge or that he exercised all due diligence to prevent the commission of such offence.

(2) Notwithstanding anything contained in sub-section (1), where an offence punishable under this Act has been committed by a company, and it is proved that the offence has been committed with the consent or connivance of, or is attributable to any neglect on the part of any director, manager, secretary or other officer of the company, such director, manager, secretary or other officer shall also be deemed to be guilty of that offence and shall be liable to be proceeded against and punished accordingly.

Explanation.—For the purposes of this section,—

(a) “ company ” means anybody corporate and includes a firm, society or other association of individuals ; and

(b) “ director ” in relation to—

(i) a firm means a partner in the firm,

(ii) a society or other association of individuals, means the person who is entrusted under the rules of the society or other association with the management of the affairs of the society or other association, as the case may be.

1974 மார்ச் 27]

20. *Exemptions.*—The Government may, by notification and subject to such conditions, if any, as the Government may, specify in such notification,—

(1) make an exemption, reduction in rate or other modification in regard to the tax payable—

(a) by any person or class of persons, or

(b) in respect of any motor vehicle or class of motor vehicles or motor vehicles running in any particular area; and

(2) cancel or vary such exemption, reduction or other modification.

21. *Saving as to vehicles used for agricultural purposes.*—Nothing in this Act shall apply to a motor vehicle used solely for the purposes of agriculture.

Explanation.—A motor vehicle used for transporting agricultural produce of persons other than the owner cultivator shall not for the purpose of this section, be deemed to be used solely for the purposes of agriculture.

22. *Protection of action taken in good faith.*—(1) No suit, prosecution or other legal proceeding shall lie against any person for anything which is in good faith done or intended to be done in pursuance of this Act or any rule made thereunder.

(2) No suit or other legal proceeding shall lie against the Government for any damage caused or likely to be caused by anything which is in good faith done or intended to be done in pursuance of this Act or any rule made thereunder.

23. *Procedure in certain cases.*—(1) A court taking cognizance of an offence punishable—

(i) under sub-section (1) of section 14, or

(ii) under sub-section (3) of that section, in so far as it relates to failure to stop a motor vehicle when required to do so by any officer mentioned therein, or

(iii) under section 15, may state upon the summons to be served on the accused person that he—

(a) may appear by advocate and not in person, or

(b) may, by a specified date prior to the hearing of the charge, plead guilty to the charge by registered letter and remit to the court such sum not exceeding fifty rupees and in the case of an offence punishable under section 15 also, such sum on account of the tax and penalty due from him, as the court may specify.

(2) Where an accused person pleads guilty and remits the sum specified by the court, no further proceedings in respect of the offence shall be taken against him.

24. *Power to make rules.*—(1) The Government may make rules for carrying out the purpose of this Act.

(2) In particular and without prejudice to the generality of the foregoing power, such rules may provide for—

- (a) the manner in which the tax shall be paid ;
- (b) the form of licence and certificate to be granted under section 5 ;
- (c) the period within which the tax has to be paid ;
- (d) the rate of penalty leviable under section 15 ;
- (e) the manner in which and the principles according to which the proceeds of the tax shall be apportioned between the Government and local authorities.

(3) In making any rule, the Government may provide that a breach thereof shall be punishable with fine which may extend to fifty rupees.

25. *Publication of rules and notifications and placing them before the Legislature.*—(1) (a) All rules made under this Act shall be published in the *Tamil Nadu Government Gazette* and, unless they are expressed to come into force on a particular day, shall come into force on the day on which they are so published.

(b) All notifications issued under this Act shall, unless they are expressed to come into force on a particular day, come into force on the day on which they are published.

(2) Every rule made or notification issued under this Act shall, as soon as possible after it is made or issued, be placed on the table of both Houses of the Legislature, and if, before the expiry of the session in which it is so placed or the next session, both Houses agree in making any modification in any such rule or notification or both Houses agree that the rule or notification should not be made or issued, the rule or notification shall there-

1974 மார்ச் 27]

after have effect only in such modified form or be of no effect, as the case may be. so, however, that any such modification or annulment shall be without prejudice to the validity of anything previously done under that rule or notification.

26. *Repeal.*—(1) The Tamil Nadu Motor Vehicles Taxation Act, 1931 (Tamil Nadu Act III of 1931) and the Tamil Nadu Motor Vehicles (Taxation of Passengers and Goods) Act, 1952 (Tamil Nadu Act XVI of 1952) (hereinafter in this section referred to as the said Acts) are hereby repealed.

(2) The repeal by sub-section (1) of the said Act shall not affect—

(a) the previous operation of the said Acts or anything duly done or suffered thereunder; or

(b) any right, privilege, obligation or liability acquired, accrued or incurred under the said Acts; or

(c) any fine, penalty, forfeiture or punishment incurred in respect of any offence committed against the said Acts; or

(d) any investigation, legal proceeding or remedy in respect of any such right, privilege, obligation, liability, fine, penalty, forfeiture, or punishment as aforesaid, and any such investigation, legal proceeding or remedy may be instituted, continued or enforced, and any such fine, penalty, forfeiture or punishment may be imposed, as if the Act had not been passed.

(3) Subject to the provisions of sub-section (2), anything done or any action taken, including any appointment or delegation made, notification, order, instruction, or direction issued or any rule, regulation, form framed, certificate, licence or permit granted or registration effected, under the said Acts shall be deemed to have been done or taken under this Act and shall continue to have effect accordingly, unless and until superseded by anything done or any action taken under this Act.

(4) Notwithstanding anything contained in sub-section (1), any application, appeal or other proceeding made or preferred to any officer or authority under the said Acts and pending at the commencement of this Act, shall, after such commencement, be transferred to and disposed of by the officer or authority who would have had jurisdiction to entertain such application, appeal, or other proceeding under this Act as if it had been in force on the date on which such application, appeal or other proceeding was made or preferred.

[1974 மார்ச் 27]

THE SCHEDULE.

(See sections 3 and 6.)

Classes of vehicles.

(1)

Quarterly tax.

(2)

RS. P.

1. Motor Cycles (including tri-cycles, scooters and cycles with attachment for propelling the same by mechanical power) not exceeding 600 kgs. in weight unladen—
- (a) Bi-cycles below $3\frac{1}{2}$ horse-power if not used for drawing a trailer or side car. 10 00
- (b) Bi-cycles below $3\frac{1}{2}$ horse-power if used for drawing a trailer or side-car and bi-cycles of and above $3\frac{1}{2}$ horse-power whether used for drawing a trailer or side-car or not. 15 00
- (c) Tri cycles 20 00

Classes of vehicles.

(1)

Quarterly tax.

(2)

RS. P.

2. Invalid carriages 8 00
3. Goods vehicles—
- I. Goods vehicles plying for hire or reward and used for the transport of goods—
- (a) Vehicles not exceeding 3,000 Kgs. in weight laden. 250 00
- (b) Vehicles exceeding 3,000 Kgs. but not exceeding 5,500 Kgs. in weight laden. 525 00
- (c) Vehicles exceeding 5,500 Kgs. but not exceeding 9,000 Kgs. in weight laden. 725 00

1974 மார்ச் 27]

*Classes of vehicles.**Quarterly tax.*

(1)

(2)

RS. P.

(d) Vehicles exceeding 9,000 Kgs. but not exceeding 12,000 Kgs. in weight laden.	950 00
(e) Vehicles exceeding 12,000 Kgs. but not exceeding 13,000 Kgs. in weight laden.	1,025 00
(f) Vehicles exceeding 13,000 Kgs. but not exceeding 15,000 Kgs. in weight laden.	1,200 00
(g) Vehicles exceeding 15,000 Kgs. in weight laden.	1,200 00 (+ Rs. 25 for every 250 Kgs. or part thereof in excess of 15,000 Kgs. in weight laden.)

3. Goods Vehicles—*cont.*I. Goods vehicles plying for hire or reward and used for the transport of goods—*cont.*

(h) Trailers used for carrying goods for hire or reward other than those falling under classes 6 and 7—

(i) For each trailer not exceeding 3,000 Kgs. in weight laden.	225 00
(ii) For each trailer exceeding 3,000 Kgs. but not exceeding 5,500 Kgs. in weight laden.	325 00
(iii) For each trailer exceeding 5,500 Kgs. but not exceeding 9,000 Kgs. in weight laden.	425 00
(iv) For each trailer exceeding 9,000 Kgs. but not exceeding 12,000 Kgs. in weight laden.	575 00

[1974 மார்ச் 27]

Classes of vehicles.

Quarterly tax.

(1)

(2)

RS. P.

3. Goods vehicles—cont.

II. Goods vehicles not plying for hire or reward but used for the transport of goods—cont.

(v) For each trailer exceeding 12,000 Kgs. but not exceeding 13,000 Kgs. in weight laden. 675 00

(vi) For each trailer exceeding 13,000 Kgs. but not exceeding 15,000 Kgs. in weight laden. 875 00

(vii) For each trailer exceeding 15,000 Kgs. in weight laden. 875 00

(+ Rs. 25 for every 250 Kgs. or part thereof in excess of 15,000 Kgs. in weight laden.)

II. Goods vehicles not plying for hire or reward but used for the transport of goods—

(a) Vehicles not exceeding 2,000 Kgs. in weight laden. 75 00

(b) Vehicles exceeding 2,000 Kgs. but not exceeding 3,000 Kgs. in weight laden. 150 00

(c) Vehicles exceeding 3,000 Kgs. but not exceeding 4,000 Kgs. in weight laden. 275 00

(d) Vehicles exceeding 4,000 Kgs. but not exceeding 5,500 Kgs. in weight laden. 400 00

(e) Vehicles exceeding 5,500 Kgs. but not exceeding 9,000 Kgs. in weight laden. 600 00

1974 மார்ச் 27]

Classes of vehicles.

(1)

Quarterly tax.

(2)

RS. P.

3. Goods vehicles—*cont.*II. Goods vehicles not plying for hire or reward but used for the transport of goods—*cont.*

(f) Vehicles exceeding 9,000 Kgs. but not exceeding 12,000 Kgs. in weight laden. 825 00

(g) Vehicles exceeding 12,000 Kgs. but exceeding 13,000 Kgs. in weight laden. 900 00

(h) Vehicles exceeding 13,000 Kgs. but but not exceeding 15,000 Kgs. in weight laden. 1,050 00

(i) Vehicles exceeding 15,000 Kgs. in weight laden. 1,050 00

(+ Rs. 25 for every 250 Kgs. or part thereof in excess of 15,000 Kgs. in weight laden.)

(j) Trailers not plying for hire or reward but used for the transport of goods, not falling under classes 6 and 7—

(i) For each trailer exceeding 2,000 Kgs. in weight laden. 75 00

(ii) For each trailer exceeding 2,000 Kgs. but not exceeding 3,000 Kgs. in weight laden. 100 00

(iii) For each trailer exceeding 3,000 Kgs. but not exceeding 4,000 Kgs. in weight laden. 150 00

(iv) For each trailer exceeding 4,000 Kgs. but not exceeding 5,500 Kgs. in weight laden. 200 00

[1974 மார்ச் 27]

*Classes of vehicles.**Quarterly tax.*

(1)	(2)
RS. P.	
(v) For each trailer exceeding 5,500 Kgs. but not exceeding 9,000 Kgs. in weight laden.	300 00
(vi) For each trailer exceeding 9,000 Kgs. but not exceeding 12,000 Kgs. in weight laden.	450 00
(vii) For each trailer exceeding 12,000 Kgs. but not exceeding 13,000 Kgs. in weight laden.	550 00
(viii) For each trailer exceeding 13,000 Kgs. but not exceeding 15,000 Kgs. in weight laden.	750 00
(ix) For each trailer exceeding 15,000 Kgs. in weight laden.	750 00

(+ Rs. 25 for every 250 Kgs. or part thereof in excess of 15,000 Kgs. in weight laden.)

4. Motor Vehicles plying for hire and used for the transport of passengers and in respect of which permits have been issued under the Motor Vehicles Act, 1939—

I. Vehicles permitted to carry in all—

- | | |
|---|-------|
| (a) not more than three persons including the driver. | 30 00 |
| (b) more than three persons but not more than five persons (other than the driver). | 75 00 |

II. Vehicles permitted to ply solely as contract carriages (not being stage carriages plying as contract carriages) and to carry more than five persons (other than the driver)—

1974 மார்ச் 27]

<i>Classes of vehicles.</i>	<i>Quarterly tax.</i>
(1)	(2)
	RS. P.
(i) For every person (other than the driver) which the vehicle is permitted to carry in case the contract carriage is classed as a "tourist vehicle".	70 00
(ii) For every person (other than the driver) which the vehicle is permitted to carry in the case of other contract carriages.	140 00
III. Vehicles permitted to ply as stage carriages and to carry more than six persons (other than the driver and the conductor)—	
(a) Plying exclusively within the Madras Metropolitan Area—	
For every passenger (other than the driver and the conductor) which the vehicle is permitted to carry).	50 00
(b) Plying exclusively within the limits of the City of Madurai or within the limits of one or more contiguous municipalities or on other town service routes—	
For every passenger (other than the driver and the conductor) which the vehicle is permitted to carry.	80 00
(c) Plying in routes or areas other than those falling under items (a) and (b)—	
(i) For every passenger (other than the driver and the conductor) which the vehicle is permitted to carry if the service is classed as "Express Service".	140 00

[1974 மார்ச் 27]

*Classes of vehicles.**Quarterly tax.*

(1)

(2)

RS. P.

- (ii) For every passenger (other than the driver and the conductor) which the vehicle is permitted to carry in the case of services other than Express Services.

120 00

The tax payable in respect of a reserve stage carriage or a spare bus shall be three-fourths of the maximum rates payable per passenger for any of the regular stage carriage of the permit holder provided the permit holder has paid the taxes for the period in respect of all his stage carriages covered by valid permits.

5. Motor Vehicles not themselves constructed to carry any load (other than water, fuel, accumulators and other equipment used for the purpose of propulsion, loose tools and loose equipment) used for haulage only—

(a) Weighing not more than 2,500 Kgs. unladen. 100 00

(b) Weighing more than 2,500 Kgs. unladen. 140 00

6. Fire Engines, fire tenders and road water sprinklers—

(a) Not exceeding 1,000 Kgs. in weight laden. 20 00

(b) Exceeding 1,000 Kgs. but not exceeding 1,500 Kgs. in weight laden. 30 00

(c) Exceeding 1,500 Kgs. but not exceeding 2,000 Kgs. in weight laden. 40 00

1974 மார்ச் 27]

*Classes of vehicles.**Quarterly tax.*

(1)	(2)
RS. P.	
(d) Exceeding 2,000 Kgs. but not exceeding 3,000 Kgs. in weight laden.	50 00
(e) Exceeding 3,000 Kgs. but not exceeding 4,000 Kgs. in weight laden.	60 00
(f) Exceeding 4,000 Kgs. but not exceeding 5,500 Kgs. in weight laden.	75 00
(g) Exceeding 5,500 Kgs. but not exceeding 7,500 Kgs. in weight laden.	90 00
(h) Exceeding 7,500 Kgs. but not exceeding 9,000 Kgs. in weight laden.	110 00
(i) Exceeding 9,000 Kgs. in weight laden	120 00
(j) Additional tax payable in respect of such vehicles used for drawing trailers including fire engines trailer pumps—	
(i) For each trailer not exceeding 1,000 Kgs. in weight laden.	15 00
(ii) For each trailer exceeding 1,000 Kgs. but not exceeding 1,500 Kgs. in weight laden.	20 00
(iii) For each trailer exceeding 1,500 Kgs. but not exceeding 2,000 Kgs. in weight laden.	25 00
(iv) For each trailer exceeding 2,000 Kgs. in weight laden.	40 00

Provided that two or more vehicles shall not be chargeable under this class in respect of the same trailer.

7. Motor Vehicles other than those liable to tax under the foregoing provisions of this schedule—

(a) Weighing not more than 700 Kgs. unladen.	33 00
--	-------

[1974 மார்ச் 27]

Classes of vehicles

Quarterly tax

(1)	(2)
(b) Weighing more than 700 Kgs. but not more than 1,500 Kgs. unladen.	44 00
(c) Weighing more than 1,500 Kgs. but not more than 2,000 Kgs. unladen.	54 00
(d) Weighing more than 2,000 Kgs. but not more than 3,000 Kgs. unladen.	64 00
(e) Weighing more than 3,000 Kgs. unladen.	77 00
(f) Additional tax payable in respect of such vehicles used for drawing trailers—	
(i) For each trailer not exceeding 1 tonne in weight unladen.	12 00
(ii) For each trailer exceeding 1 tonne in weight unladen.	24 00

Provided that two or more vehicles shall not be chargeable under this class in respect of the same trailer.

வாய்மையே வெல்லும்
TRUTH ALONE TRIUMPHS